10 (979)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

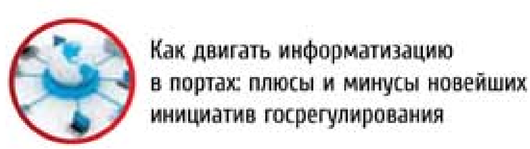
октябрь 2017 г.

Издается с 1998 г.

Инвестиции в транспорт: баланс интересов бизнеса и государства

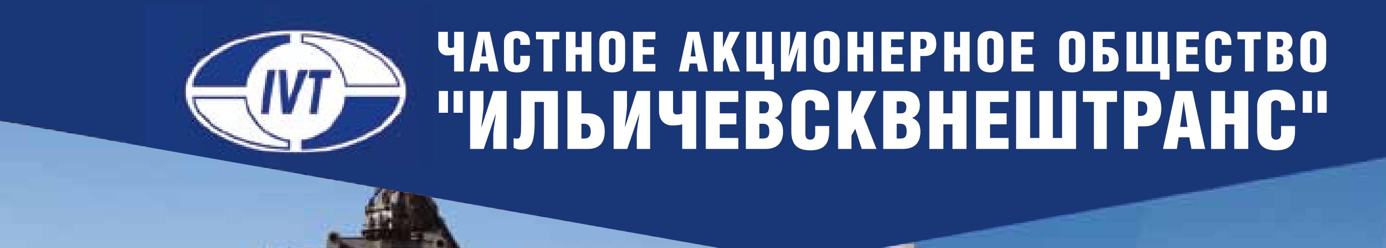

Всемирный Конгресс FIATA 2017 – хроника событий


Риски контейнерных перевозок в современной торговле

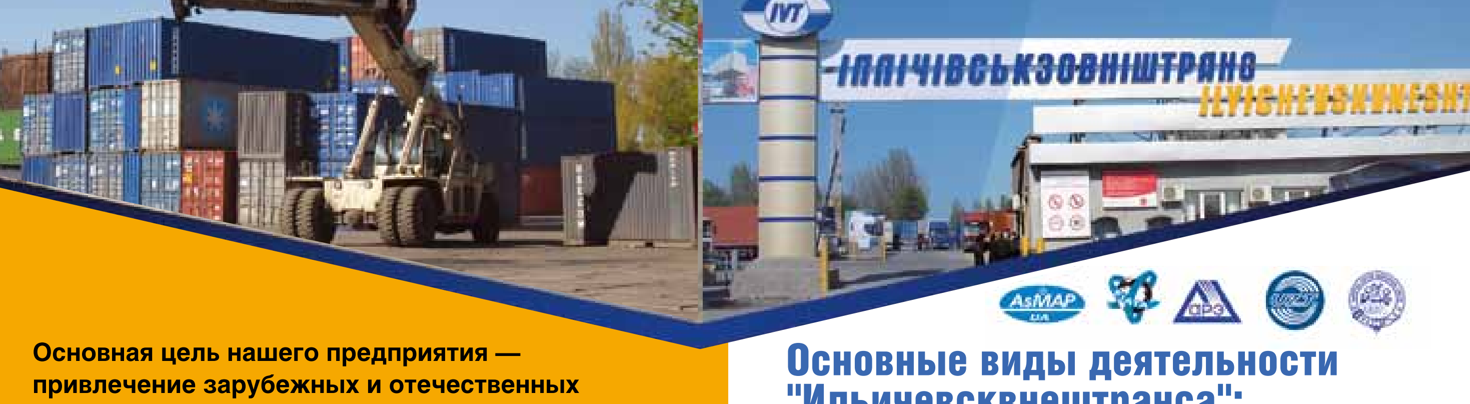

Как двигать информатизацию в портах: плюсы и минусы новейших инициатив госрегулирования

ЧАО «ЮЖМОРМОНТАЖ»





ЧАСТНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "ИЛЬИЧЕВСКВНЕШТРАНС"



Основная цель нашего предприятия — привлечение зарубежных и отечественных партнеров к сотрудничеству с нашей компанией, к увеличению импортно-экспортных и транзитных грузопотоков через наш терминал. В свою очередь, квалифицированный персонал "Ильичевскивнештранса" готов предложить широкий спектр услуг, связанных с приемом, обработкой, хранением и дальнейшей отправкой Вашего груза.

ЧАО "Ильичевскивнештранс" (ИВТ) основано в 1960 г. В настоящее время является крупнейшим предприятием в экспедиторском бизнесе на Юге Украины. Член ассоциаций: ФИАТА, УЗТ, АРЭ, АсМАП, АМБУ.

На складах в Черноморске имеются все необходимые условия для обработки Ваших грузов:

складские мощности **120000** м^2, в т.ч.:
- крытые склады **50000** м^2;
- открытые склады **70000** м^2;

таможенные лицензионные склады **20000** м^2;
склады временного хранения **1600** м^2;
грузовой таможенный комплекс **10000** м^2**;**
на территории грузового таможенного комплекса ИВТ расположено подразделение таможенного поста Черноморск Одесской таможни государственной фискальной службы Украины;
собственные подъездные ж/д пути, способные единовременно принять около ста вагонов;
крытые рампы длиной 740 погонных метров, позволяющие выгрузку вагонов в любую погоду;
два собственных контейнерных терминала суммарной емкостью **5000** ТЕ.

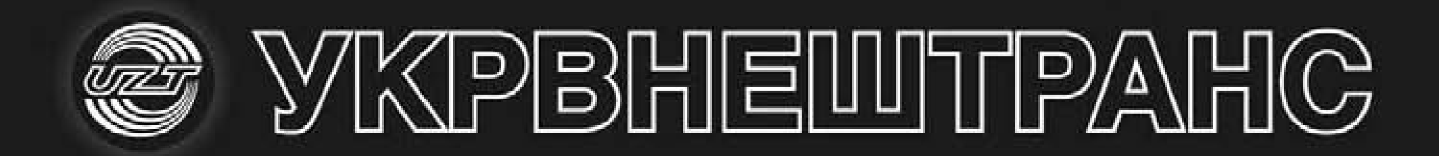
"Территория непосредственно примыкает к ГП "МТП Черноморск и ж/д станции Ильичевск. Складское хозяйство обеспечено необходимой перегрузочной техникой, автоматическими средствами оповещения и пожаротушения, пожарными гидрантами и пожарными водоемами. Для обеспечения сохранности грузов действуют системы охранной сигнализации и теленаблюдения. Имеется успешный опыт хранения и перевалки промышленных и продовольственных грузов, а также различной дорогостоящей крупно- и мелкогабаритной бытовой техники и автомобилей.

Автопарк ИВТ насчитывает около 50 грузовиков. Представительство в г. Киеве, филиал на паромной переправе Ильичевск—Варна—Поти.

Основные виды деятельности "Ильичевскивнештранса":

- транспортно-экспедиторское обслуживание экспортно-импортных и транзитных грузов;
- перевалка генеральных (конвенционально и в контейнерах), навалочных и наливных грузов;
- перевалка со стафированием в контейнер зерновых и насыпных грузов;
- оказание консультаций по логистическим вопросам;
- фрахтование морского и речного тоннажа под перевозки грузов;
- организация железнодорожных перевозок грузов всеми видами подвижного состава, в том числе маршрутных с предоставлением кодов, по территории Украины, стран СНГ, Европы и в паромном сообщении (через Варну, Поти), включая Закавказье;
- перевеска вагонов на собственных железнодорожных весах;
- перевозки грузов собственным автотранспортом по Украине, странам Европы и СНГ;
- организация и выполнение операций по приему, накоплению, хранению, комплектации судовых и вагонных партий и мелких отправок, товарной подработке, пакетированию, предпродажной подготовке внешнеторговых грузов на собственных складах, в том числе рассортировка, пакетирование, маркировка, укрутка, очистка и т.п.;
- хранение грузов, в том числе на таможенном лицензионном складе;
- таможенно-брокерские и консультационные услуги;
- сюрвейерские услуги и инспекция различных грузов;
- ремонт и освидетельствование Регистром всех типов контейнеров;
- страхование грузов по поручению заказчиков;
- фумигация карантинных грузов.

**ЧАО "Ильичевскивнештранс", ул. Промышленная, 7,
г. Черноморск, Одесская обл., 68000, Украина
факс:+38 (048 68) 420-79
тел.: +38 (048 68) 306-58, +38 (048 68) 641-79
e-mail: market@ivt.il.od.ua
сайт: http://www.ivt.od.ua**



АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УКРАИНЫ

/Основана в 1992 году/

Мы – успешно действующая платформа для коммуникации многочисленных международных и национальных профессиональных и деловых ассоциаций, союзов и общественных организаций, действующих в области экспедирования, транспорта, логистики, профессиональной подготовки, таможенных и других сопутствующих услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса и международной торговли, а также центральных органов исполнительной власти и местного самоуправления Украины с целью практической реализации актуальных направлений взаимодействия.

Ассоциация, не вмешиваясь в производственную и коммерческую деятельность своих Участников, координирует отраслевую деятельность Участников с целью защиты их общих интересов, как в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, так и в различных международных правительственных и неправительственных организациях.

Ассоциация, действуя на принципах добровольности, равенства перед законом, открытости, прозрачности и публичности, всячески способствует:

- осуществлению внешнеэкономической деятельности Участников Ассоциации;
- развитию международного сотрудничества, адаптации законодательства Украины к международным стандартам в сфере экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг;
- свободному вхождению Участников Ассоциации в международную информационную среду в области внешнеэкономической деятельности;
- участию Участников Ассоциации в международных программах по упрощению процедур внешнеторговых операций и внедрению электронного обмена данными во время таких операций;
- установлению связей Участников Ассоциации с новыми партнерами, участию в работе международных организаций, действующих в сфере экспедирования, транспорта, логистики, таможенных и других услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса.

Член международных организаций:





Ассоциированный член



Учредитель



Наблюдатель



Ассоциированный член

SEEFF

Ассоциированный член

secretariat@atfl.org.ua

atfl.org.ua



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

№ 10 (979) октябрь 2017 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288



Инвестиции в транспорт: баланс интересов бизнеса и государства

Проблемы и перспективы инвестирования в сферу транспорта и логистики, аспекты сотрудничества бизнеса и государства в инфраструктурных проектах рассмотрели участники панельной дискуссии "Инвестиции в стратегические объекты инфраструктуры: потенциал и проблемы", состоявшейся 7 октября в Одессе в рамках Международного инвестиционного форума "5T" ("Transport, Tourism, Trade, Technologies, Trust").

"УКРЗАЛИЗНЫЦЯ" И ПОРТЫ: В УСЛОВИЯХ ДЕФИЦИТА ИНВЕСТИЦИЙ

В первой части мероприятия основу обсуждения составили вопросы инвестиционного развития железнодорожной и портовой инфраструктуры Украины. Остроту дискуссиям придали поднятые проблемы: недостаточность инвестиционного развития "Укрзализныци"; диспропорция инвестиций в порты и припортовую инфраструктуру; фискальная направленность курса государства в отношении финансирования портовой отрасли.

"Как железнодорожная, так и портовая сферы нуждаются в притоке инвестиций. Однако порты развивались, в то время как припортовые железнодорожные станции, как правило, не получали должного развития. Поэтому проблемой является выравнивание темпов развития этих двух сегментов. Следует, в частности, обратить внимание на потенциал трехстороннего развития — "Укрзализныци", портов и городских властей", — отметил, открывая мероприятие, модератор дискуссии, генеральный директор Ассоциации "Портовое сообщество" Василий Зубков.

Характеризуя динамику инвестирования в порты и припортовые железнодорожные станции, начальник Службы по организации работы портов ГП "АМПУ" Вячеслав Вороной отметил: "В портах активно внедряются электронный документооборот, автоматизированные системы управления терминалами; обновляются средства механизации. В то же время станции остаются на прежнем уровне технического развития и обеспечения". Спикер указал на недостаточную пропускную способность припортовой инфраструктуры как на основную проблему отечественных портов, усугубляющуюся по мере сохранения нынешней ситуации с финансированием. По оценке АМПУ, практически во всех портах государства наблюдается значительный дефицит пропускной способности припортовых железнодорожных станций. Существенно, что эта проблема наиболее болезненно сказывается в ведущих портовых регионах — Большой Одессе (порты Одесса, "Черноморск", "Южный") и Николаевском (Николаев и "Ольвия"). Так, пропускная способность "Черноморска", лидера по показателю пропускной способности, составляет 1,23 тыс. вагонов в сутки, тогда как потребность — 1,6 тыс. Тот же разрыв в "Южном" — 700 ед. и 750 ед., в Николаеве — 535 ед. и 700 ед., в "Ольвии" — 1 тыс. ед. и 1,2 тыс. ед. Наихудшая ситуация в Одессе, где возможности более чем вдвое отстают от потребностей (соответственно 792 ед. и 1600 ед.). К тому же станции технологически не соответствуют направлениям грузопотоков — как правило, они строились с расчетом на импорт, тогда как сегодня доминирует экспорт. Ярким примером дисбаланса является развитие инфраструктуры для зерна — ключевой номенклатуры портов и "Укрзализныци". Как сообщил В. Вороной, сегодняшняя пропускная способность портов по отгрузке на суда в среднем втрое выше, чем показатель пропуска припортовых железнодорожных станций. Причина подобных перекосов — хроническое недофинансирование припортовой сферы со стороны "Укрзализныци". За последний десяток лет ею было вложено лишь $12,5 млн (порядка 1 млн грн. на каждую станцию ежегодно), тогда как порты получили средства инвесторов на уровне $1,5 млрд. "В порты заходили частные инвесторы, крупные корпорации, чего не было на "Укрзализныце". Отсюда и дисбаланс", — подчеркнул В. Вороной.



По оценке АМПУ, "Укрзализныця" недостаточно использует даже имеющие резервы финансирования станций в виде отчислений от тарифа.

"По нашим подсчетам, на участках сети "Укрзализныци", где начально-конечные операции замыкаются на портах, станционная составляющая в железнодорожном тарифе составляет около 25%, и эта четверть должна идти на развитие станций. Но "Укрзализныця" считает иначе — по их методике тариф "раскидывается" на всю перевозочную сеть, включая ее пассажирскую часть; соответственно, доля припортовых станций в тарифе падает до 1%", — отметил В. Вороной.

В сложившихся условиях инвестиционная активность остается исключительно за бизнесом, заинтересованным в улучшении логистики и повышении качества портовых услуг. Примером подобной инициативы стала компания "Трансинвестсервис" ("ТИС"), развернувшая в порту "Южный" строительство железнодорожной инфраструктуры. "ТИС" вложил в развитие $42 млн, построив самостоятельно 98 км колеи, собственное депо для обслуживания 28 приобретенных маневровых локомотивов. В результате пропуск по припортовой станции Химическая возрос с 1,5 до 33 пар поездов в сутки.

Однако подобный опыт пока носит единичный характер, поэтому АМПУ предложила кардинальное решение проблемы — смену оператора (в перспективе — собственника) припортовой железнодорожной инфраструктуры. За основу такого решения был взят зарубежный опыт — как правило, за рубежом припор-





товые станции находятся под управлением обособленных железнодорожных компаний либо портов, либо управляются совместными предприятиями с участием этих сторон. АМПУ вышла в правительство с предложением о передаче станций на баланс портовиков, однако эта идея не нашла поддержки у железнодорожников. Как известно, руководство "Укрзализныци" на протяжении длительного периода отказывалось обсуждать вопрос передачи станций, однако сегодня ситуация кардинально изменилась — железнодорожники и портовики совместно взялись за разработку компромиссного варианта, устраивающего обе стороны. Его суть — создание СП с акционерным капиталом, участниками которого будут "Укрзализныця" и АМПУ. Данное предприятие будет аккумулировать в себе целевое финансирование, предназначенное непосредственно для развития станций.

Как проинформировал В. Вороной, на сегодня сформированы две рабочие группы, включающие представителей "Укрзализныци" и АМПУ и призванные отработать юридические и технические аспекты проекта. В частности, формируется юридический механизм создания СП; готовятся согласованные комплексные планы развития припортовых станций, учитывающие темпы и потребности развития портов и "Укрзализныци". Будет проанализирована грузовая база портов с точки зрения ее железнодорожной составляющей; участники сформируют прогноз ее развития в разрезе номенклатур и портов, а также с учетом планов инвесторов по строительству новых производственных и портовых мощностей. Наконец, будет произведена детальная инвентаризация активов припортовых станций; будут сформированы планы необходимого финансирования в развитие их материально-технической базы.

Без сомнения, подобная работа является беспрецедентной по масштабам и глубине сотрудничества портовиков и железнодорожников. Однако открытой остается проблема целевого финансирования, поскольку обе стороны, порты и "Укрзализныця", испытывают жесткий инвестиционный голод. Так, единственный источник финансирования АМПУ, портовые сборы, подвергается урезанию ввиду двойственного характера этой структуры — администрации и хозяйствующего субъекта (госпредприятия). "Годовая прибыль АМПУ по всем 12-ти морским портам — порядка 4 млрд грн. в год, из которых 75% направляются в бюджет в виде дивидендов государству; еще 18% отчисляются в виде налога на прибыль. Соответственно, у нас остаются лишь 7%, и это те средства, которые мы можем вкладывать в развитие. Для примера: в реконструкцию причального фронта портов необходимо 4,5 млрд грн., причем лишь для задачи доведения до паспортных показателей, без дноуглубления и развития инфраструктуры. Денег катастрофически не хватает", — отметил В. Вороной. За рубежом, как правило, портовые сборы финансируют инфраструктуру на уровне порядка 20%, прочее обеспечивается государством (в т.ч. за счет госбюджета), однако такая практика в Украине отсутствует). Не ожидается и рост поступлений АМПУ за счет планируемого снижения уровня дивидендов, поскольку ведомство пообещало адекватно снизить уровень портовых сборов. "Наша позиция такова: если государство снижает уровень дивидендов, мы снижаем уровень портовых сборов. Так, со следующего года отчисления снизятся с 75% до 50%; мы сразу же снижаем портовые сборы. Если снижение будет более объемным — а наша задача свести дивиденды к нулю — соответственно, будут уменьшены портовые сборы. Кроме того, мы готовим изменения в законодательство, предусматривающие ликвидацию налогов с портовых сборов, поскольку это целевые средства. Это мировая практика", — сообщил В. Вороной.

Как подтвердил представитель Департамента реформирования и корпоративного развития ПАО "Укрзализныця" Константин Гненный, не имеет финансовых резервов и железнодорожная компания. Так, разработанный совместно со стратегией развития ПАО "Укрзализныця" 5-летний инвестиционный план (на период 2017—2021 гг.) выявил, главным образом, гигантские потребности в финансировании — не менее $1 млрд ежегодно. "Нужны инвестиции в подвижной состав и инфраструктуру, однако, как выяснилось в ходе консультаций с бизнесом, нужнее всего инвестирование в тягу. Сегодня имеется сильнейший дефицит локомотивов всех видов, включая магистральные и маневровые. Мы намерены решить именно эту проблему максимально быстро", — сообщил спикер. Припортовые станции оказались вне фокуса планов госмонополии; развитие инфраструктуры в направлении портов также предусматривает реализацию единственного проекта, не связанного с припортовыми зонами — электрификацию направле-

ния Долинская—Николаев—Колосовка (элемент создания второго на сети "Укрзализныци" электрохода в порты Черного моря). При этом ПАО "Укрзализныця" катастрофически отстает от масштабов инвестирования аналогичных зарубежных национальных компаний — так, отношение инвестиций к активам у "Укрзализныци" составляет 2,4%, тогда как у "РЖД" — 7,2%, у КТЖ — 14,6%, Canadian National — 7,4%, Union Pacific — 8,9%. Резервы для генерирования финансов у ПАО минимальны, поскольку наиболее актуальные задачи — выживание и финансовое восстановление. Так, компании удалось резко, в 30 раз, повысить финансовый доход за счет отказа от непрозрачных схем размещения депозитов; на 30% снижены финансовые затраты (выплаты по облигациям и кредитам) в результате переговоров с банками-кредиторами и реструктуризации задолженностей. Прибыль ПАО держится на уровне "плюс ноль" (порядка 0,1 млрд грн. за полугодие) лишь с начала текущего года; ранее результат был убыточным. Позитивной является динамика долга компании — за последний год он сокращен на 9% (-3,5 млрд грн., до 37 млрд). С начала года улучшены основные эксплуатационные показатели перевозчика; в пятилетнем плане — дальнейший прогресс. В то же время компания не смогла дать позитивный прогноз интегральной оценке своей профильной деятельности: согласно инвестиционному плану, к 2022 г. уровень удовлетворения потребностей в прогнозных объемах грузоперевозок по сети "Укрзализныци" упадет с нынешних 98,5% до 95,9%.

Характеризуя источники инвестиций, представитель "Укрзализныци" был пессимистичен: "Даже эта цифра, $6 млрд инвестиций до 2022 г. — это прогноз, поскольку многое зависит от решений собственника в лице государства. В частности, многое зависит от тарифа, который утверждает государство. Прогнозировать далее мы не беремся". Выходом могло бы стать налаживание сотрудничества "Укрзализныци" с бизнесом, однако этот курс пока остается мало эффективным, подтвердили участники дискуссии. Так, безуспешным остается проект "Укрзализныци" по обновлению парка вагонов-зерновозов при участи бизнеса: инвесторам предложено приобретать вагоны в лизинг с последующей их передачей в оперирование "Укрзализныце". Последняя, в свою очередь, берется выкупить вагоны за 5—7 лет их эксплуатации. "Вы возвращаете инвестиции, мы пополняем парк", — очертил данную схему К. Гненный. "Бизнесом, однако, такой вариант не поддерживается, поскольку не решает основную задачу — накопление собственных перевозочных фондов. "Укрзализныця" взваливает на себя бремя оперирования вагонами, тогда как во всем мире налицо тенденция выделения оперирования вагонами в самостоятельный рыночный бизнес", — оппонировал В. Вороной. Отсутствие инвестиционных резервов может сказаться и на социальных функциях перевозчика, предупредил представитель "Укрзализныци". "В первую очередь мы будем развивать направления, приносящие прибыль компании. Потом уже, исходя из улучшения финансовых показателей, будем ориентироваться и на пассажирскую отрасль. Так будет, пока мы не выделим бизнес в отдельные юридические структуры — в пассажирскую и грузовую компании. Пассажирская компания будет работать как коммерческая — если будет убыточной, просто обанкротится и перестанет существовать", — сообщил спикер.

IT-ТЕХНОЛОГИИ — РАСТУЩИЙ СЕГМЕНТ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ ОТРАСЛЬ

Тему инвестирования подхватили участники дискуссии на тему "Информационные технологии для эффективного управления цепями поставок". Очерчивая контуры финансовой поддержки этой сферы, модератор секции, коммерческий директор компании Fair Logistics Виктория Наумчева сообщила: "К сожалению, сегодня в транспортно-логистической отрасли редки прецеденты проявления инициативы частного бизнеса по инвестированию в создание собственных, оригинальных программных продуктов. Однако есть и успешный проект ГЧП — создание ИСПС. Я считаю, что этот проект — большое достижение с точки зрения расширения перспектив инфраструктуры Одесского региона".

Представляя проект ИСПС (Информационная система портового сообщества), коммерческий директор компании "ППЛ 33-35", реализующей проект,





Андрей Шевчук отметил: "Благодаря ИСПС создана общая техническая платформа для реализации принципа "единого окна" во всех морских портах Украины. Это позволило перейти к электронизации технологических процессов в портах: автоматизации оформления судов и грузов; интеграции ИСПС с системой Всемирной таможенной организации". ИСПС создана как платформа, обеспечивающая интеграцию участников транспортного и грузового процессов в порту в единое информационное пространство с возможностью предоставления и доступа к информации, используемой в рамках технологических процессов, и с применением средств организационной и технической защиты конфиденциальных данных. Цель ИСПС сформулирована как комплексная: минимизация бумажного документооборота при выполнении технологических операций в порту; оптимизация технологических процессов; ускорение процедур путем предоставления всем участникам транспортного и грузового процесса оперативной, корректной и легитимной информации. Важной задачей был уход до коррупционных рисков при оформлении грузов — ключевая цель, на которую обратили внимание участники дискуссии. "Как представитель контейнерного бизнеса я наблюдала за внедрением этой системы. Было много споров, много возражений, однако то, что в результате действительно понравилось всем участникам рынка, и в первую очередь грузовладельцам — снижение коррупционной составляющей. Сегодня все контролирующие инстанции, имеющие доступ к инициативе досмотров, обязаны документально фиксировать основания для такого решения. Если решение неправомерно, досмотр будет либо отменен, либо повлечет за собой привлечение инициаторов к ответственности. В результате эта составляющая ушла в небытие, что в значительной мере способствовало ускорению выпуска контейнеров", — отметила В. Наумчева.

Внедрение ИСПС позволило перейти на современные стандарты документооборота. "Ранее процедура документального оформления для участников транспортного процесса в Одесском порту была неэффективной, громоздкой и непрозрачной, соответственно — отвлекала значительные временные и финансовые ресурсы, причем их невозможно было прогнозировать. Запуск системы изменил ситуацию: клиенты, заключившие договоры на пользование ИСПС, получили возможность вносить необходимую информацию в удаленном режиме и однократно. Участники ИСПС получают доступ к информации согласно своим полномочиям; решения принимаются в безбумажной среде. Обмен данными происходит в электронном виде и без личного общения с представителями контролирующих органов", — сообщил А. Шевчук. Сохранен принцип добровольности услуги — так, не желающие заключать договор (соответственно, пользоваться личным удаленным доступом для ввода данных в ИСПС) могут перенести данные с бумажных носителей в среду ИСПС с помощью интерфейса, обслуживаемого уполномоченными сотрудниками АМПУ. Бизнес проголосовал за современный формат работы: по состоянию на 1 октября т.г. лишь 14 компаний избрали вариант работы с бумажными носителями, тогда как 843 прочих субъекта, заключившие договоры, используют удаленный доступ и электронный документооборот.

Эффект от внедрения ИСПС выразился в существенном ускорении процедур: простой по оформлению судна сокращен с 3 часов до 15 минут, время пребывания автотранспорта на территории порта — с 14—15 часов до 2—2,5. Как указали участники дискуссии, аналогичного эффекта можно было бы добиться и за пределами портов, если бы удалось перенести проект на сухопутные пункты пропуска грузов. В частности, были идеи о внедрении ИСПС в сфере автомобильных грузоперевозок; имеется интерес у авиационного сектора, где быстро прогрессирует ниша электронной коммерции. Обнадеживающей для данных перспектив можно считать поддержку проекта в портовой сфере — одобрение ИСПС получено от всех контролирующих органов, а также от большинства экспедиторских компаний. В настоящее время в части оформления прихода судна система функционирует во всех морских портах Украины, в части оформления импорта и внутреннего транзита — в контейнерных портах. Оформление экспортных грузов в электронном виде внедрено в Ильичевском рыбном порту; продвигается та же идея в Одесском порту. Имеется и иная перспектива развития проекта. "Схема ИСПС внедрена для портовой сферы, однако подобный принцип можно использовать и в прочих сферах деятельности, требующих согласованной работы участников в режиме электронного документооборота. ППЛ как разработчик готов адаптировать свой продукт под необходимые спецификации и постановки задачи", — заявил А. Шевчук.

Как уточнил докладчик, в проекте ИСПС использован опыт целого ряда европейских портов (включая лидеров — Гамбург и Роттердам), адаптированный под нормы украинского законодательства (в т.ч. в сфере защиты данных). Именно защита данных, по мнению участников дискуссии, приобретает особое значение с учетом чувствительности транспортно-логистического рынка к уровню конфиденциальности. "Конечно, информация клиента доступна лишь в его личном кабинете. Однако мы застраховали нашу систему от рисков потери информации, сбоев, несанкционированного доступа. Это было сделано после запроса потенциального клиента об оплате его ущерба в случае таких инцидентов", — рассказал генеральный директор компании VARAMAR Александр Варваренко в ходе презентации проекта SHIPNEXT (система подбора лучших решений по судам и судовым партиям с возможностью автоматической генерации оптимальных логистических маршрутов и решений по фрахту). Данный проект стал подтверждением быстрого развития рынка логистических услуг в сторону глобализа-

ции, что ставит новые вызовы перед Украиной. "Наша компания, диверсифицировавшая бизнес в сторону мирового рынка судоходства, практически не работает на украинском рынке. Причина — глобальные игроки предпочитают не иметь дела с компаниями, работающими на коррумпированных рынках, в странах с высоким уровнем коррупции. Поэтому мы не работаем с украинскими компаниями. То же самое касается рисков работы с санкционными банками, с санкционными странами. Мы не имеем права работать с первыми и опасаемся работать со вторыми", — сообщил докладчик. Таким образом, проект SHIPNEXT встал в ряд с ИСПС как средство борьбы с коррупцией за счет электронизации сервисов. "Сегодня в мире меняется подход к страхованию груза — если ранее учитывались отдельные факторы риска, то сегодня на основе анализа огромных баз данных о функционировании фрахтового рынка создан алгоритм, просчитывающий индикатор страховых рисков практически для всех субъектов рынка. Готов предположить, что в будущем каждое судно, каждый перевозчик получат собственный индикатор риска. Это поможет систематизировать поиск логистической услуги конечным покупателем, но главное — благодаря такой оценке будут признаны неэффективными какие-то маршруты, порты, пункты пропуска. Соответственно, они выпадут из мировой логистической сети; могут выпасть и целые сегменты транспортной сети", — предупредил А. Варваренко. Как уточнил спикер, система SHIPNEXT запущена в эксплуатацию недавно, однако быстро набирает обороты как среда для пользователей. "Я надеюсь, что этот продукт не только изменит позиции Одессы на рынке транспорта, но и в целом поменяет уровень компьютеризации морских перевозок. Наша цель — соединиться с другими системами, в том числе с электронной биржей. Мы вложили в этот проект весь наш опыт на рынке перевозок, и я лишь теперь могу осознать, как сложно приходилось начинать компании "ППЛ 33-35": они пытались создать новую рыночную услугу, а их обвиняли, что они пытаются подмять рынок под себя. На нас другие перевозчики тоже смотрят с опаской, хотя мы предоставляем прозрачный сервис", — заявил глава компании.

О роли интеграционных IT-решений для логистики рассказал Максим Мартынов, директор ООО "Нексвилл", презентовавший проект BMK Logistics (система автоматизации для логистических компаний). Ее цель — повышение интеллектуальности управления, назначение — контроль внутренних процессов с момента заключения сделки на транспортировку груза и до ее завершения. В контроль входит каждый этап перегрузки, документальное оформление, расходы, возникающие в процессе доставки груза, и многое другое. Результатом является упрощение процессов и высвобождение человеческого ресурса, повышение качества услуг компании. Предусмотрена интеграция с ИСПС, что расширяет сервис за счет электронного оформления процедур прохождения груза через порт. "Стало ясно, что на сегодня система автоматизации не может обрабатывать только внутренние процессы компании, но должна также взаимодействовать с другими системами путем интеграции с ними. Работая по максимуму самостоятельно, BMK Logistics способна получать информацию, необходимую для оформления грузоперевозки, контроля местонахождения груза и контроля сроков поставки, оговоренных с клиентом", — рассказал спикер. Интеграция с ИСПС предусматривает отправку нарядов и поручений по функциям: получение и корректировка реестра судозаходов; оформление заявок на электронные пропуска и отправка данных водителей; редактирование данных и документов, отправленных в ИСПС (включая их аннулирование). Функциональную полноту BMK дополняет интерфейс с порталами контейнерных терминалов и Одесского порта. Это обеспечивает обмен данными и документами напрямую из среды BMK по направлениям: автоматический контроль выгрузки и загрузки контейнеров на судно, контроль выезда контейнеров с территории порта. "Выяснилось, что самым важным, выявленным в ходе изучения рынка логистики и разработки нашей системы, стал аспект динамики изменения процессов оформления. Сегодня все страны мира стремятся упростить процесс оформления грузоперевозок с целью увеличения пропускной способности инфраструктуры. Мы решили, что наша система должна работать на упреждение — учитывать все эти нюансы по мере их появления", — проинформировал М. Мартынов. Как уточнил выступающий, компания продолжает работу по информационной интеграции с ИСПС, расширяя возможности перехода на электронный документооборот. Следующим этапом будет интеграция с АСУ "Клиент" ПАО "Укрзализныця" — качественно новый этап, позволяющий выстроить единый электронный сервис цепочки порт—железная дорога.

Подводя черту дискуссии, А. Варваренко выразил убежденность в революционном значении IT-технологий для портового и транспортного бизнеса в целом. "Стартапы для экспедиторских компаний, в т.ч. и такие, как у "ППЛ 33-35", должны ориентироваться на мировые тренды, согласно которым внедряемые технологии способны изменять глобальные масштабы бизнеса, поднимая его на новую высоту. К примеру, сегодня "Маерск" собирается выйти за пределы собственно перевозочного бизнеса, создавая услугу доставки товаров потребителю "за один клик". Правда, такое направление развития является дорогостоящим — тот же "Маерск" намерен вложить в него порядка $500 млн. Украинские же разработки занимают рыночные позиции благодаря уникальному сочетанию факторов — высокому уровню профессионализма, конкурентной стоимости рабочей силы, традициям командной работы", — резюмировал выступающий. Эти качества — наиболее доступные на сегодня инвестиции для отечественного рынка транспортной логистики.

КАТКЕВИЧ Галина



Евроинтеграция меняет транспортную инфраструктуру Украины

Процессы евроинтеграции отразились на всех сферах жизни государства Украина, и в первую очередь — на транспортно-логистической отрасли. В Соглашении об ассоциации Украина—ЕС целая глава раздела "Экономическое и отраслевое сотрудничество" (глава 7) отведена реформе транспорта. Как выполняются директивы Евросоюза, мы узнали, побывав на пресс-брифинге в Кабинете Министров Украины.

26 сентября 2017 г. в Киеве при содействии Офиса вице-премьер-министра Украины по европейской и евроатлантической интеграции был организован пресс-брифинг для журналистов из региональных СМИ в рамках проекта "Точное отображение Соглашения об ассоциации Украина—ЕС в украинских медиа". Поводом для очередной встречи послужило вступление в силу в полном объеме Соглашения об ассоциации — с 1 сентября 2017 г. Более 30 представителей "четвертой власти" из региональных СМИ имели возможность пообщаться с высокопоставленными чиновниками Кабинета Министров Украины.

Второй этап проекта "Точное отображение Соглашения об ассоциации Украина—ЕС в украинских медиа" реализует в Украине польский Фонд международной солидарности в сотрудничестве с украинскими общественными организациями "Интерньюс-Украина" и "Общество Льва".

Проект реализуется на средства Агентства США по международному развитию (USAID), а также за счет программы "Поддержка демократии", которая в свою очередь финансируется по Программе польского сотрудничества для развития Министерства иностранных дел Республики Польша.

Об актуальном состоянии имплементации Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС проинформировала Иванна Климпуш-Цинцадзе, вице-премьер-министр по вопросам европейской и евроатлантической интеграции. По ее словам, наибольшего прогресса удалось сегодня достичь в сфере энергетики. В частности, в учете потребления энергетических услуг, а также в системе управления безопасности пищевых продуктов.

"Теперь есть все инструменты для дальнейших действий, и очерчены границы для политиков, за которые нельзя выходить, — отметила вице-премьер-министр, делая анализ актуального состояния имплементации Соглашения.

— Выполнение директив ЕС расписано на 10 лет. Украиной должна быть максимально выполнена дорожная карта, что даст возможность реализации в стране европейской практики. После исполнения директив у ЕС не будет вопросов к Украине как члену ЕС", — уверена И. Климпуш-Цинцадзе.

"Однако есть области, в которых мы существенно отстаем — это экологическая сфера, в частности принятие закона о стратегической экологической оценке, обеспечение защиты интеллектуальной собственности, таможенное законодательство и отрасль транспорта",— отметила вице-премьер по европейской интеграции.



"Серьезных достижений Украина добилась в системе электронных закупок, за счет чего сэкономлено 30 млрд грн. Система ProZorro обеспечивает борьбу с коррупцией. Достаточно тяжело прошло принятие закона о фитосанитарии, который позволит создать лаборатории на местах и проводить контроль качества на этапах производства продуктов. Европейские партнеры обеспечат финансирование этой системы. Разработаны дорожные карты, приближенные к европейскому законодательству в области морских перевозок, почтовых и курьерских услуг. Но все же, есть отставание в выполнении директив Соглашения по транспорту", — отметила И. Климпуш-Цинцадзе.

О перспективах развития национальной транспортно-логистической сферы журналистам подробнее рассказал Владимир Омелян, министр инфраструктуры Украины. Он отметил, что приоритетным для министерства сейчас является качественное развитие транспортной инфраструктуры, в частности, сети автомобильных дорог, региональных аэропортов, качественной инфраструктуры в морских портах страны, восстановление речных перевозок и модернизация железнодорожной инфраструктуры. Министр инфраструктуры убежден, что страну нужно изменять качественно. "Задача Украины — инвестировать в строительство инфраструктуры. А министерство должно контролировать".

"Украине в первую очередь нужны **хорошие дороги**. Поэтому создан Дорожный фонд, который наполняется акцизами на топливо. С 1 сентября 2016 г. запущен эксперимент с таможней, который охватил несколько областей. Таможни перечисляли часть своей прибыли на дороги и даже включились в соревнование: кто больше построит дорожных объектов. Теперь этот эксперимент распространится на всю страну. Таким образом, мы получим деньги на дороги", — уверен В. Омелян.



"Сегодня государственное агентство автомобильных дорог Украины Укравтодор в связи с децентрализацией отвечает только за ремонт междугородных дорог. Мы впервые сделали проверку ремонта дорог, который был осуществлен в 2016 г. Претензии будут выставлены подрядным организациям, которые обязаны в течение 5 лет обслуживать эти дороги и устранять дефекты. Мы хотим подлить эту гарантию на 10 лет", — отметил В. Омелян.

"Свой эффект даст и децентрализация Укравтодора: 120 тыс. км дорог передается на областное управление. И теперь общественность будет решать, какие дороги ремонтировать. Впервые на сайте в Интернете опубликованы все данные, которые касаются дорог. Мы открыли цены подрядов и теперь можем видеть всю ситуацию. По нашим подсчетам, при ремонте и строительстве дорог разворовывалось до 70% бюджета. Теперь за это будут нести ответственность области".

"Изучая опыт других стран по контролю государственных средств, мы взяли на вооружение систему Cost Южной Кореи. Совместно с муниципалитетом Сеула разрабатывается система, предусматривающая не только мониторинг фактических данных — заказанных работ, проведенных тендеров, использованных материалов, но и видеонаблюдение за каждым участком ремонтных работ онлайн", — сообщил министр.

В этом году планируется также запустить систему FIDIC по контролю качества дорожных работ.

В процессе решения, по словам министра, вопрос **о весовом контроле** на дорогах. Рассматривается проект Закона Украины "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте" (относительно соблюдения весовых или габаритных норм и/или условий, определенных в разрешении на участие в дорожном движении)", который нацелен на сохранение автомобильных дорог общего пользования и использование их согласно техническим условиям эксплуатации. По действующему законодательству административную ответственность за превышение габаритно-весовых норм несет только перевозчик, который, по сути, часто не имеет возможности контролировать процесс загрузки. Законопроектом же предлагается ввести ответственность грузоотправителя за нарушение установленных законодательством весовых и/или габаритных норм. В частности, обязать грузоотправителя осуществлять контроль соблюдения установленных законодательством норм при загрузке автомобильного транспортного средства и установить ответственность за нарушение таких норм по вине отправителя груза. Помимо этого, за отказ от льготной перевозки пассажира проектом закона предусмотрен штраф в размере 10 необлагаемых минимумов доходов граждан (170 грн). А за отказ водителя транспортного средства от прохождения габаритно-весового контроля, блокировку работы габаритно-весового комплекса, и/или самовольное оставление места проведения контроля, а также за нарушение установленных законодательством требований по габаритно-весовым нормам при перевозке груза — штраф в размере 2000 необлагаемых минимумов доходов граждан (34 тыс. грн.).

Одной из наиболее актуальных тем В. Омелян назвал **вопрос дорожной безопасности**. "На дорогах ежегодно гибнут тысячи украинцев. Нами запланированы мероприятия до 2020 г., которые помогут снизить смертность вдвое. Это касается инфраструктуры и онлайн мониторинга всех процессов", — сказал министр инфраструктуры Украины.

В морской отрасли объявлено о создании морской администрации, функционирование которой должно начаться во 2 квартале 2018 г. Морская администрация будет отвечать за морской сектор. "Благодаря проведению тендеров на дноуглубление и различные услуги нам удалось изменить схемы и сэкономить полмиллиарда гривен, — проинформировал министр. — В этом году морские порты увеличили перевалку грузов на 5%. Очень важно, чтобы в порты заходили иностранные компании, как, например, в Одесском порту, работали прозрачно и эффективно. Государство должно дать возможность развиваться и в то же время быть ответственным за свои действия".

В перспективных планах министерства — **увеличение грузовых перевозок по рекам Украины**: Дунаю, Днепру, Южному Бугу. По тарифу речные перевозки дешевле, чем автомобильные, и имеют ряд преимуществ. "За несколько лет мы планируем нарастить тоннаж до 30 млн т в год. Наша политика — организовать работу судостроительных заводов, чтобы ремонт судов производился на отечественных предприятиях. Пример — "НИБУЛОН", который строит свои суда для перевозки грузов. Но для развития судостроения нужна конкуренция", — убежден В. Омелян. "Реформа транспортной отрасли включает в себя и упрощение системы единого речного сбора, который заменит 5—6 существующих сборов, — отметил он. — На сегодня все областные реки требуют дноуглубления. В Европе используются все малые реки с глубиной более 1 м. И у нас тоже должна быть такая оптимизация".

Еще одно стратегическое направление для государства — **развитие авиации**. "В Украине в 1991 г. был 51 аэропорт, сейчас работает 4. В Турции в начале 2000-х гг. было 10, сейчас — 50. Турецкое правительство инвестирует в развитие аэропортов и авиакомпаний. И задача Украины до 2030 г. вернуться в прежнее русло. Идет работа по возвращению аэропорта Днепра в госсобственность. Рассматривается, что в перспективе Винницкий аэропорт будет не только грузовым, но и пассажирским", — проинформировал министр.

Созданы региональные программы для восстановления региональных аэропортов Одессы, Харькова, Львова, чтобы можно было совершать не только внутренние перелеты по стране, но и наладить авиасообщение между европейскими городами. Киев же будет центром трансатлантических перелетов.

Также ведется работа по привлечению конкурирующих авиакомпаний в Украину, в частности бюджетных авиакомпаний low-cost. "Надеемся, что компания Ryanair зайдет в Киев и Львов в ближайшем будущем", — отметил В. Омелян. "Политика государства — украинцы должны летать дешево. По всему миру работают лоукосты, и билет из Киева до Львова не может стоить $300—400", — убежден министр.

"Что касается **железной дороги**, "Укрзализныця" готовится запустить пассажирский поезд "Пяти столиц", который свяжет Украину со странами Балтии. Маршрут нового поезда соединит столицы пяти государств — Киев, Минск, Вильнюс, Ригу и Таллинн. В перспективе новый поезд может быть продлен до Одессы. Запущена вторая пара поездов Интерсити+ № 715/716 Киев—Львов—Перемышль. В планах развитие железнодорожного направления на Венгрию".

Министр также отметил новый подход к организации почтовых услуг. "Мы поменяли философию и организацию почтовых услуг, — сказал В. Омелян. — Увеличилось количество доставки экспресс-онлайн. Украина становится транзитной площадкой для азиатских стран, в первую очередь для Китая. Сейчас сотрудники "Укрпочты" работают на 0,3 ставки, не заинтересованы в работе. Мы дадим им хорошие зарплаты. Привлечем опытных специалистов. Сделаем пункты мобильными. Мы уже видим, как развивается электронная коммерция в "Укрпочте" через электронные магазины. И знаем, куда нам двигаться".



О приближении Украины к европейским экологическим стандартам говорил Николай Кузьо, заместитель министра экологии и природных ресурсов Украины по вопросам европейской интеграции. Обращение с отходами, развитие использования вторичного сырья, эффективность использования водных и земельных ресурсов — эти вопросы актуальны и для государства, и для рядовых граждан. "Более 30% воды теряется только во время транспортировки. Поэтому все мы должны задуматься над тем, насколько эффективно мы используем воду в повседневной жизни", — в частности, подчеркнул Н. Кузьо.

Кроме того, разрабатывается новая редакция стратегии экологической политики, в которой ставятся конкретные цели — увеличение количества альтернативной энергии. А состояние окружающей среды будет определяться по 35 индикаторам. Украина будет поделена на зоны мониторинга, которые будут постоянно контролироваться.

Подобные встречи чиновников с региональными журналистами являются эффективным инструментом донесения сути процессов евроинтеграции в Украине жителям регионов. С помощью таких пресс-брифингов журналисты могут отслеживать процесс выполнения Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС и распространять эту информацию в своих медиа.

Представители КМУ настроены позитивно и целеустремленно. И отметили, что реализация реформ возможна, когда есть политическая воля и поддержка местной власти.

ИЩУК Инна



Цивилизованный лоббизм — прозрачный и равноправный диалог между властью и бизнесом

11.10.2017 г. в Киеве прошел III Международный GR Форум. В мероприятии приняли участие представители власти, бизнеса, отраслевых организаций, специалисты Government Relations (GR), специалисты по PR и маркетингу GR — в целом более 500 участников.

Форум проходил под лозунгом "Цивилизованный лоббизм — прозрачный и равноправный диалог между властью и бизнесом", который собрал 55 спикеров из разных сфер. В рамках мероприятия рассматривалась мировая практика лоббирования общественных и бизнес-интересов на всех уровнях.

Были обсуждены вопросы взаимодействия власти и украинского бизнеса, а также проблемы бизнеса различных отраслей, в т.ч. в аграрной, оборонной, энергетической сферах.

Проблемы транспорта обсуждались в ходе панельной дискуссии "Транспорт — диалог или противостояние". В ходе дискуссии был понят ряд острых вопросов, таких как отсутствие нормального диалога между бизнесом и отраслевым министерством, затягивание разработки Национальной транспортной стратегии и какие последствия это влечет за собой. Кроме того, было рассмотрено, как отсутствие стратегии влияет на работу различных отраслей транспорта и на экономику в целом.





ЗАКОНОТВОРЧЕСТВО И ЛОББИЗМ

Если мы говорим о цивилизованном GR и цивилизованном формате выработки общих интересов между бизнесом и властью, то главное, с чего надо начинать, это согласование проблемы — чего собственно хочет бизнес, власть и общество в согласовании своих решений, отмечалось в ходе конференции. Далее уже идет поиск т.н. стейкхолдеров — тех, кто обладает реальным влиянием. И уже после консультации с ними ведется подготовка законов, внедрение их и мониторинг. В то же время в Украине даже там, где есть более или менее цивилизованный GR, он сосредоточен на разработке нормативно-правовых актов, законов, а начинать надо было еще с выработки решений.

Также подчеркивалось, что очень важно понимать, какова роль бизнеса, и на кого влияют правительственные решения… "Это и есть обязанности госслужащих, министерств и депутатов (тех, кто вырабатывает политику) — следить за этой условной процедурой и консультироваться с ключевыми привлеченными сторонами в процессе выработки политики. Но в Украине нас этому никогда не учили, поэтому данная компетенция практически отсутствует в госорганах", — посетовал один из докладчиков в рамках дискуссии, посвященной инструментам адвокации для успешного диалога.

Говоря о том, насколько важно учитывать роль бизнеса, докладчик привел следующий пример: "100 лет назад в Великобритании, когда разрабатывалась новая политика судоходства, одним из ключевых стейкхолдеров были привлечены производители рукавиц для работников портов. Оказалось, что качество рукавиц реальным образом влияло на то, насколько хорошо привязаны суда в порту, а это в свою очередь влияло на то, сколько грузов терялось. Поэтому роль бизнеса очень важна", — подчеркнул эксперт.



В ходе дискуссии, посвященной вопросам транспорта, председатель Комитета ВР по вопросам транспорта Ярослав Дубневич заверил, что комитет активно консультируется с бизнесом и экспертами по ряду вопросов. "Например, привлечение экспертов и общественности позволило комитету еще на стадии разработки законопроектов наработать целый ряд замечаний, которые окажут серьезное влияние на работу ряда отраслей транспорта. Один их таких законопроектов — Закон "О железнодорожном транспорте", который был подан КМУ. При рассмотрении его с экспертами было выявлено, что в законопроект забыли внести 2 важные европейские директивы, что в принципе делало невозможным обеспечение равноправного доступа и привлечение частной тяги в дальнейшем на железнодорожный транспорт. Также было непонятно, какой должна быть роль "Укрзализныци" в дальнейшем", — отметил нардеп.

По мнению Я. Дубневича, "Укрзализныця" после реформирования должна в первую очередь стать основным оператором государственной инфраструктуры и дать возможность равноправного доступа операторам частного вагонного состава, и возможность привлечения частной тяги.

Следующий блок законопроектов, к работе над которыми были привлечены эксперты и ассоциации, — это создание специального Дорожного фонда. Благодаря их помощи удалось четко отстоять именно блоковое принятие нескольких законопроектов, подчеркнул глава транспортного комитета.

"В частности, несмотря на то, что был подготовлен законопроект о передаче дорог местного значения в управление органам местного самоуправления, требовали доработки законопроекты о создании Дорожного фонда (который бы обеспечил финансирование дорог, полученных органами местного самоуправления). Привлечение экспертов и общественности дало возможность подготовить и принять этот блок законопроектов, — отметил Я. Дубневич. — Кроме того, в настоящее время готовятся другие важные законопроекты, касающиеся безопасности на дорогах, а также создания независимого агентства. Данное агентство должно стать независимым центром координации всех министерств в части распределения средств — 5% Дорожного фонда, предназначенных на уменьшение смертности на дорогах и проведение ряда мер по безопасности".

Со своей стороны, нардеп Украины, член Комитета ВР по вопросам транспорта Сергей Евтушок добавил, что вышеупомянутый законопроект о Дорожном фонде уже стал действующим законом. Документом предусматривается, что средства будут четко распределены по направлениям финансирования: 60% ресурсов будет направлено на ремонт и содержание дорог общегосударственного значения, 30% — на коммунальные дороги и 5% — на безопасность движения. Также нардеп отметил, что из 45—46 млрд грн., которые планируется собрать с 1.01.2018 г., когда заработает Дорожный фонд, часть средств в т.ч. будет направляться на погашение кредитов и выплату процентов по кредитам Укравтодора.



Представители транспортного комитета заверили, что "всегда много дискутируют с общественностью", а



также "всегда максимально готовы привлекать представителей бизнеса, общественности и экспертной среды". В то же время важно, чтобы в Комитет приходили "максимально подготовленные эксперты, которые готовы работать в конкретных направлениях и без популизма".

"Вот мы говорим о ГЧП — принят закон, а он "голый" — нужен еще целый ряд подзаконных нормативных документов, чтобы он начал (полноценно — **ред.**) работать. Уперлись в то, что закон о концессии не рабочий — нужно его изменять… и он затрагивает целый ряд действующих нормативных актов. И сейчас, максимально привлекая бизнес и экспертов, нужно смотреть, чтобы с принятием одного законопроекта мы не поломали все полностью, чтобы не случился коллапс в других направлениях. Тут должно быть максимальное сотрудничество с ассоциациями, бизнесом", — добавил нардеп.

В ходе форума неоднократно звучали нарекания на то, что Национальной транспортной стратегии (НТС) как не было, так и нет. "Это просто набор хороших фраз и лозунгов", — сказал Я. Дубневич.

Отсутствие НТС существенно затрудняет работу не только бизнеса, но и законодателей Украины. Я. Дубневич подчеркнул, что когда нет основного документа в виде Транспортной стратегии, "невозможно полностью увязать правильное проведение нормативных документов".

По мнению Я. Дубневича, несомненно, было бы лучше разрабатывать нормативные акты, касающиеся транспортной отрасли, уже после того, как была бы готова НТС, в соответствии с определенными ею целями и путями их решений. "Но мы не можем этого ждать, — сказал он. — Например, если бы мы ждали, пока Мининфраструктуры скажет, как будут развиваться автодороги, мы бы не имели специального Дорожного фонда, а значит не получили бы толчок для ремонта автодорог".

Я. Дубневич отметил, что Дорожный фонд позволит отремонтировать дороги, но когда по этим отремонтированным дорогам начнут ездить перегруженные автомобили, они долго не простоят. И тут уже нужны правильно наработанные нормативные документы, максимальное установление весового контроля и видеофиксации. "Это целый блок подзаконных актов, который необходимо уже сейчас нарабатывать. И мы снова возвращаемся к Национальной транспортной стратегии, которую нужно было еще минимум 2 года назад подать", — сказал нардеп.

ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛЕЙ

Я. Дубневич подчеркнул: "Задержка Транспортной стратегии прилично бьет по развитию железнодорожного транспорта".

Со своей стороны, нардеп Андрей Вадатурский (совладелец компании "НИБУЛОН") также отметил: "К сожалению, у нас как не было стратегии развития транспортного сектора, так ее и нет". Также он добавил: "Я был в Николаеве, когда презентовали стратегию, и когда спросил, для чего она нужна, то получил короткий ответ — чтобы были сигналы для инвесторов, куда инвестировать. Но я не вижу сегодня, какой сигнал мы даем для бизнеса, куда инвестировать. У нас есть железная дорога, но совершенно непонятно — какая будет судьба "Укрзализныци" на следующий год, через 5 лет, строить или не строить вагоны. Какая будет стратегия развития дорог — будут у нас частные вагоны, или не будут, будем ли платить за них или нет? Какие у нас весовые ограничения, какие дороги хотим мы видеть…"



А. Вадатурский раскритиковал предложения по развитию водного транспорта, которые продвигает Мининфраструктуры. По его мнению, такие шаги не только не исправят ситуацию в сторону увеличения грузопотока на реке, но и являются "предательством национальных интересов Украины". Среди прочего, нардеп признал, что являясь совладельцем компании, развивающей судоходство и которая строит суда, он лоббирует интересы судостроителей. Однако этим он не нарушает закон, т.к. лоббирует на просто интересы одной компании — он лоббирует интересы всей отрасли.

К сожалению, по словам А. Вадатурского, у Мининфраструктуры фактически отсутствует диалог с отечественным бизнесом. При этом ведомство упорно делает ставки на иностранных инвесторов.

По мнению большинства участников дискуссии, украинский инвестор — самый лучший инвестор. "Мы не должны стыдиться тех вещей, что украинский бизнес жестко отстаивает свои интересы — стойко и слаженно. Я за это двумя руками. Потому что лучшего инвестора, чем внутренний, Украина не будет иметь.



Мы должны это понимать и не придумывать сказки", — отметил Я. Дубневич (в т.ч. он это подчеркнул, затрагивая вопрос разработки законов о концессии с участием украинского бизнеса).

Я. Дубневичу вторил экс-министр инфраструктуры Борис Колесников, который заявил: "Иностранцы только тогда будут вкладывать деньги в нашу страну, когда увидят, что украинцы вкладывают сюда деньги".

Среди прочего Я. Дубневич выразил мнение, что назрела необходимость принятия закона о лоббизме. "Как по мне, назрела необходимость принять закон о лоббизме. Чтобы было определено, как будут лоббисты работать и т.д. В конце-концов мы должны использовать американский пример работы лоббистов и внедрять это в Украине. Мы должны взять лучший мировой опыт и не стесняться этого. Почему американский президент берет с собой в другую страну представителей бизнеса и не стесняется этого. А у нас, когда Президент берет с собой представителей бизнеса, в СМИ сразу идут какие-то двусмысленные толкования... Нужно изменять это на ментальном уровне. Нужно открыто говорить, что вся государственная машина должна работать на то, чтобы отстаивать интересы украинского производителя, привлекая украинский бизнес через ассоциации, представителей лоббистов для создания четких и качественных нормативных документов", — сказал он.

Отсутствие НТС создает проблемы и в авиационной отрасли. "Отсутствие стратегии сегодня не только сдерживает развитие отрасли, но мешает функционированию отрасли. Сегодня на рассмотрении регулятора находится несколько системно важных нормативных документов для всей авиационной индустрии — это и правила выдачи прав на авиамаршруты, и порядок допуска к аэропортовой деятельности (к наземному обслуживанию). Как найти баланс интересов? Кто должен быть больше защищен — аэропорт-монополист, или частный субъект наземного обслуживания, или перевозчик? Кому отдать предпочтение — лоукостам или транзитным перевозчикам? Нужно ли мотивировать лоукост, создавая ему привилегированные условия работы? И в интересах ли это государства? На эти вопросы можно ответить, когда государство определит для себя сферу своих интересов. Но... пока не будет Национальной транспортной стратегии, определить интересы государства невозможно", — отметил Олег Бондарь, управляющий партнер юридической компании "ECOVIS Бондарь и Бондарь", член Украинской ассоциации профессионалов в сфере GR и лоббистов.



Затрагивая вопрос переговоров авиакомпании Ryanair и Мининфраструктуры, О. Бондарь подчеркнул: "Контакты, взаимодействие между бизнесом и властью уже сегодня требуют упорядочения — они не могут быть тайными…. Иначе лоббизм как общественное явление будет находиться в серой зоне… Лоббизм как общественное явление только тогда получит цивилизованную форму, когда государство установит четкие цивилизованные правила взаимодействия между бизнесом и чиновниками".

В ходе дискуссии также был поднят вопрос, насколько целесообразно рассматривать концессию государственных аэропортов "Львов" и "Борисполь" при отсутствии стратегии.

"На сегодняшний день "Борисполь" показывает отличные результаты с огромными ежегодными поступлениями в государственный бюджет… "Львов" также показывает хорошие результаты — за прошлый год это наращивание перевозок пассажиров на 30%. Хороший рост продолжается и в этом году… Поэтому передача в концессию самодостаточных аэропортов… на мой взгляд, нецелесообразна", — сказал Я. Дубневич.

Также нардеп добавил: "В Украине есть целый ряд аэропортов, которые можно отдавать в концессию, — на западе страны, на востоке. Если есть инвесторы, которые готовы вложить средства в неразвитые региональные аэропорты, — пожалуйста. Но отдавать в концессию высокоприбыльные предприятия — это нонсенс".

Я. Дубневича поддержал Б. Колесников, который заявил: "Концессия в данном случае не является обязательной. Украина имеет достаточно ресурсов и специалистов для того, чтобы самим управлять украинскими аэропортами на рыночных условиях".

О НЕОБХОДИМОСТИ ЛОББИРОВАНИЯ ИНТЕРЕСОВ СТРАНЫ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ

По мнению Я. Дубневича, затягивание разработки Национальной транспортной стратегии может привести к тому, что когда документ будет готов, эта стратегия окажется уже устаревшей. Ведь сопредельные страны не останавливаются в развитии своей инфраструктуры, и если Украина будет медлить, она может просто утратить грузопотоки.

Также нардеп отметил: "Нужно обратить внимание на то, чтобы транспортная инфраструктура Украины, особенно автомобильная, максимально интегрировалась в европейскую. Нам нужно учитывать огромный стратегический проект Via Carpatia, реализуемый ЕС. Он заключается в том, что страны ЕС приняли решение о строительстве огромного автобана, который пройдет по странам ЕС и соединит север ЕС с югом



— с выходом на Солоники и Констанцу. Реализация этого проекта без учета и максимального ответвления в сторону Украины приведет к тому, что наши порты в разы утратят грузопоток… Потому что когда этот проект будет реализован и выйдет в район Констанцы и Салоник, то масса грузов пойдет с севера прямо по европейскому автобану на южные порты… Нужно приложить все усилия, чтобы максимально интегрировать украинскую дорожную инфраструктуру в этот проект. Для этого необходимо Украине лоббировать свои интересы на международном уровне, привлекая украинский бизнес".

В то же время Я. Дубневич отметил, что на общем заседании Транспортного комитета ВР и Комитета инфраструктуры Польши удалось отстоять вопрос, чтобы включить т.н. украинский южный коридор — участок Львов—Тернополь—Винница—Умань с выходом на Одессу, Николаев и Херсон — в концепцию сообщения польских балтийских портов Гдыня, Гданьск с украинскими черноморскими портами. "И это пример общего лоббизма", — подчеркнул нардеп.

Транспортный коридор Via Carpatia должен пролегать из литовских Клайпеды и Каунаса через польские Белосток, Люблин и Жешув к словацкому и венгерскому городам Кошице и Дебрецен, а оттуда — в румынскую Констанцу и греческие Салоники.

Когда верстался номер, стало известно, что 22.10.2017 г. министры инфраструктуры Украины и Польши Владимир Омелян и Анджей Адамчик в ходе встречи обсудили подготовку к строительству двух новых транспортных коридоров: Via Carpatia и GO Highway, а также вопросы улучшения железнодорожного сообщения между Украиной и Польшей.

В ходе встречи был подписан Меморандум о сотрудничестве по реализации строительства МТК Via Carpatia. При этом В. Омелян подчеркнул, что Via Carpatia в т.ч. поможет интеграции транспортных систем стран Восточной Европы и Евросоюза.

Со своей стороны А. Адамчик отметил, что присоединение к проекту Киева даст возможность вписать путь Via Carpatia в сеть трансъевропейской транспортной системы TEN-T. "Это очень важно… поскольку это дает шансы на реализацию проекта, который объединит Балтийское море с Эгейским и через ответвление — с Адриатическим и Черным морями. Via Carpatia объединит наши регионы и даст им надежду на динамичное экономическое развитие", — сказал он.

В качестве еще одного примера удачного лоббирования интересов Украины Я. Дубневич назвал продление маршрута Киев—Львов в Перемышль — запуск туда поезда Интерсити.

"Много говорят о том, что нужно развивать евроколею. Но именно наше общее решение и именно отстаивание интересов "Укрзализныци" позволило продолжить маршрут Киев—Львов в Перемышль и запустить туда поезд Интерсити. Впервые за 27 лет украинский поезд прошел прямым путем в польский город и показал отличный результат как для "Укрзализныци", так и для Польской ж/д — в разы увеличился пассажиропоток… И теперь можно, привлекая европейские инвестиции, развивать строительство скоростного пути, а не перекладывать это исключительно на "Укрзализныцю", — сказал нардеп.

Со своей стороны, С. Евтушок добавил, что Украина обладает огромным транспортным потенциалом, который не в полной мере использует в отсутствие политических шагов. При этом он привлек внимание к проекту Новый "Шелковый путь". В то время, как другие участники проекта — Китай, Казахстан, Азербайджан — уже вложили и вкладывают миллиарды в этот проект, наше профильное министерство лишь ограничивается простыми разговорами. Нужны конкретно прописанные шаги.

КОРНИЛОВА Татьяна





Мининфраструктуры нужно больше прислушиваться к мнению украинского бизнеса

За годы независимости Украины объемы перевозок по реке сократились в 55 раз. Это своеобразный антирекорд, поскольку объемы перевозок на железных дорогах сократились в 24 раза, а на автотранспорте — в 10 раз. Об этом заявил нардеп, совладелец компании "НИБУЛОН" Андрей Вадатурский, выступая на III Международном GR форуме в Киеве.

"В 1991 г. Украина перевозила 61 млн т грузов; по данным на 2014 г. этот показатель составил 3,6 млн т, а 2016 г. — около 6,7 млн т... В 1991 г. у нас было 375 судов, а сейчас — 46. Т.о., мы потеряли 92% судов, которые работали в Украине, а грузооборот упал на 94%", — сообщил А. Вадатурский.

В отношении пассажирских перевозок, по словам А. Вадатурского, ситуация выглядит также печально. "Сегодня только вдоль берегов Днепра проживают 6 млн людей. В 1991 г. по реке перевозили 18 млн чел., а сейчас — 400 тыс. (по данным на 2016 г. — **ред.**)… Было 2,5 тыс. пассажирских судов, а сейчас, по данным статистики, их 150 ед., но я не уверен, что все эти суда могут сегодня работать на Днепре", — отметил нардеп.

Также он подчеркнул, что через всю Украину транспортные грузопотоки двигаются в направлении Большой Одессы. В то же время по воде грузы везти невыгодно, поскольку доставка будет не только дороже, чем по железной дороге, но и существенно дольше. Например, чтобы перевезти груз по железной дороге из Киева в Николаев или Херсон потребуется 3 суток, по реке это займет 12 дней, при этом обойдется дороже по цене.

Если взять стоимость перевозки грузов на участке Николаев—Кременчуг протяженностью 636 км, то стоимость перевозки по реке будет на 18% дороже, чем перевозка по ж/д. В то же время в Европе на маршруте Роттердам (Нидерланды)—Страсбург (Франция) длиной 700 км перевозка по реке выйдет дешевле на 23%, чем по ж/д, на 88% — по сравнению с автотранспортом.

Перевозка пассажиров по реке также остается недешевым удовольствием. Так, например, перевозка пассажиров по маршруту Киев—Переяслав-Хмельницкий (100 км) обойдется на 37% дороже, чем автобусом, в то время как в Европе поездка по реке обойдется на 35% дешевле, чем автобусом.

А. Вадатурский подчеркнул. "Мы все говорим, как искренне любим Днепр, и рассказываем о его потенциале. Но где стратегия, как мы его будем возрождать? Что будет через 3—5 лет? Какие расчеты? Мы этого, к сожалению, не видим".

"Если мы изменим стратегию, если мы определим, что речные перевозки — это базовые перевозки — потому что это экологический транспорт, потому что мы забираем грузы с дорог, мы экономим на строительстве дорог, если мы сделаем реку привлекательной для бизнеса и перевозок, то тогда мы сможем вернуть поток на реку", — добавил нардеп.

Одновременно, по его мнению, нужно создавать условия для развития судостроения в Украине: "После того, как мы сделаем реку привлекательной, мы создадим спрос на суда".

РАСХОЖДЕНИЕ ВО МНЕНИЯХ

В настоящее время группа депутатов с участием А. Вадатурского подготовила несколько законопроектов, которые должны сделать реку привлекательной. В то же время их позиция существенно отличается от позиции Мининфрастурктуры.

"Министерство говорит: "Давайте откроем путь для офшоров". Т.е. офшорные суда смогут заходить и спокойно работать в Украине. Мы с этим не соглашаемся, потому что у нас в Украине есть свои судостроительные заводы, которые мы должны лоббировать и защищать. И потому нам нужно просто помочь им (судостроителям — **ред.**) построить современные суда, создать современный украинский флот. И это я называю здоровый украинский лоббизм. А

то, что предлагается министерством, — это просто предательство украинских интересов", — говорит А. Вадатурский.

По словам нардепа, те шаги, которые предлагаются министерством, не исправят текущую ситуацию и не сделают реку привлекательной для перевозок. "Ну, что это за реформа, если мы способствуем в некоторых моментах удорожанию речного транспорта на 2%, а в некоторых моментах удешевлению только на 2%? Кто, скажите, после такой реформы будет инвестировать? Есть платы за прохождение шлюзов, за прохождение под мостами. Сегодня за это все бизнес платит. И поэтому реформа состоит в том, что мы предлагаем, — полностью освободить реку от налогов, чтобы река стала привлекательной. Но министерство предлагает ввести речной сбор — и средства будут направляться на госпредприятие, которое будет снова зарабатывать на бизнесе". По его мнению, целью министерства является создание ГП, которое предложит не уменьшение речных сборов, а их группирование.

Затрагивая вопрос развития судостроения, А. Вадатурский также отметил, что он и его соратники-депутаты предлагают упростить процесс регистрации судна, сократив время регистрации до 24 часов, в то время как одним из альтернативных законопроектов, предлагается создать 4 реестра, и на регистрацию судна отводится 30 дней. "Зачем нам нужно создавать рабочие места бюрократам? Нам нужно проводить либерализацию и создавать конкурентные условия", — отмечает депутат.

"В 1991 г. в Украине было 375 судов (для перевозок по реке — **ред.**). Согласно расчетам Академии водного транспорта, в настоящее время нам нужно 210—350 судов. Но, чтобы построить одно судно, нужно инвестировать $8—10 млн… Предложенная нами программа развития реки может привлечь инвестиции в размере $2—3 млрд только в судостроение… Если это будет привлекательно, люди будут инвестировать в технику, в современное оборудование и судостроительный завод, который будет обеспечен работой. Сначала нужно построить суда для украинского рынка, а потом завоевывать иностранные рынки", — отметил А. Вадатурский.

Еще недавно судостроительная отрасль давала работу 150 тыс. чел., а сейчас лишь 5 тыс. Но это, по мнению А. Вадатурского, можно исправить. "Судостроительная программа может принести на протяжении 10 лет несколько миллиардов инвестиций на строительство. А это — украинский металл, который мы покупаем у украинских компаний вместо того, чтобы продавать его в Турцию, а потом открывать им свои просторы и внутренний рынок. Одно место в судостроении дает до 6 рабочих мест в других отраслях, которые помогают строить судно. Вот это и есть то маленькое экономическое чудо, которое даст работу не только 150 тыс. судостроителей, но и людям других профессий.

Сегодня в Европе финансируют и дотируют этот бизнес по одной простой причине — экология… А у нас еще и экономику нужно включить в работу. И если мы создадим условия, то отрасль даст экономический эффект… Развитие инфраструктуры — это залог инвестиций, инвестиционной привлекательности. У нас только 10 тыс. предприятий, которые расположены по р. Днепр… Наша продукция, которую будут перевозить по Днепру, станет более конкурентоспособной", — считает нардеп.

Также нардеп добавил: "Мы собрали судостроителей и спросили, какая помощь им потребуется после того, как у них появятся заказчики на суда и баржи. Их замечания мы учли в законопроекте. В частности, предусматривается: обычная конкурентная кредитная ставка — до 3% (чтобы судостроители могли конкурировать с западными строительными компаниями), освобождение от земельного налога на несколько лет, также освобождение от НДС на импортируемое оборудование и т.д… Так мы будем помогать им, когда появятся заказы на строительство флота — это такой комплексный подход, которого в стране не было".

Затрагивая перспективы, открывающиеся перед Украиной со строительством флота, А. Вадатурский отметил, что, развивая судоходство по реке с Беларусью, Украина сможет увеличить товарооборот между двумя странами примерно на $10 млн в год. "Мы просчитали, какие товары можем экспортировать в Беларусь и оттуда. Например, мы можем грузить на север зерно, масличные продукты, овощи, фрукты, нефтепродукты, а импортировать — калийные и азотные минудобрения, продукцию деревообрабатывающей отрасли, с/х технику, продукты и т.д.", — сказал он.

В то же время это потребует также проведения дноуглубления на двух участках Днепра, что также позволит удешевить стоимость перевозки. "Возле Днепра есть скальные породы, где нужно сделать дноуглубление, и это даст возможность вместо того, чтобы перевозить 3 тыс. т одной баржей, перевозить 5 тыс. т. Это удешевит перевозку продукции почти вдвое".

К сожалению, по словам А. Вадатурского, у Мининфраструктуры фактически отсутствует диалог с отечественным бизнесом. При этом ведомство делает ставки на иностранцев.

"Вспомните — сколько раз министр встречался с украинскими ассоциациями, сколько раз проводились встречи украинской ТПП? А теперь вспомните, сколько раз министр приходил на мероприятия Европейской бизнес-ассоциации и Американской ТПП, и вы сразу поймете приоритеты. В Мининфраструктуры считают, что украинский бизнес — априори плохой, потому что там олигархи, там злодеи, они крадут. Поэтому в Украину нужно запустить иностранцев. И из этой идеи мы стараемся сделать стратегию развития Украины? Честно говоря, в успешность реализации этой затеи я не верю... Я прошу министра обратить внимание на поддержку речных перевозок, а также прислушаться к мнению украинского бизнеса…"

КОРНИЛОВА Татьяна





Международные автоперевозки Украины на пороге перемен

Курс Украины на евроинтеграцию и участие государства в международных трансграничных проектах — два ключевых фактора, обещающие коренное изменение условий работы украинского рынка международных автомобильных перевозок. Такой вывод следует из материалов состоявшейся в сентябре в Одессе XVIII Международной конференции "Международные автомобильные перевозки — проблемы, пути их решения и перспективы развития".



ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ НОРМ ЕС: ПРИОРИТЕТЫ И БЛИЖАЙШИЕ ЗАДАЧИ

Как заявил, выступая в ходе форума, замминистра инфраструктуры по вопросам европейский интеграции Виктор Довгань, изменения коснутся целого ряда аспектов перевозочной деятельности, подлежащих регулированию в странах ЕС, а именно: общих правил международных транспортных перевозок; условий предоставления транспортных услуг перевозчиками-нерезидентами в странах ЕС; действий по обеспечению транспортной безопасности; требований к лицензированию транспортных услуг. Приоритетными в части имплементации европейских норм на ближайший срок будут четыре Регламента Евросоюза — 1370/2007/ЕС (обеспечение предоставления социально значимых услуг), 1071/2009/ЕС (обеспечение равных условий доступа к рынку перевозок), а также 1072/2009/ЕС и 1073/2009/ЕС (организация перевозок пассажиров и грузов). Украинским автоперевозчикам следует готовиться к целому ряду инициатив госрегулирования: внедрению европейской системы допуска на рынок перевозок пассажиров и грузов; обеспечению надлежащего контроля хозяйственной деятельности со стороны уполномоченных органов власти; внедрению на автопредприятиях системы управления безопасностью дорожного движения; внедрению системы подтверждения профессиональной компетентности водителей. Процедура реализации этих направлений будет проходить путем принятия базовых евроинтеграционных законов, из которых основной, "О внесении изменений в законы Украины в сфере автомобильного транспорта, направленных на приведение законодательства Украины в соответствие с актами ЕС", все еще пребывает на стадии проекта (в феврале т.г. возвращен на доработку правительству). Также разработан, но находится в стадии проекта, основной подзаконный акт — постановление КМУ "О внесении изменений в Лицензионные условия осуществления хозяйственной деятельности по перевозке пассажиров, опасных грузов и опасных отходов автомобильным транспортом, международным перевозкам пассажиров и грузов автомобильным транспортом".

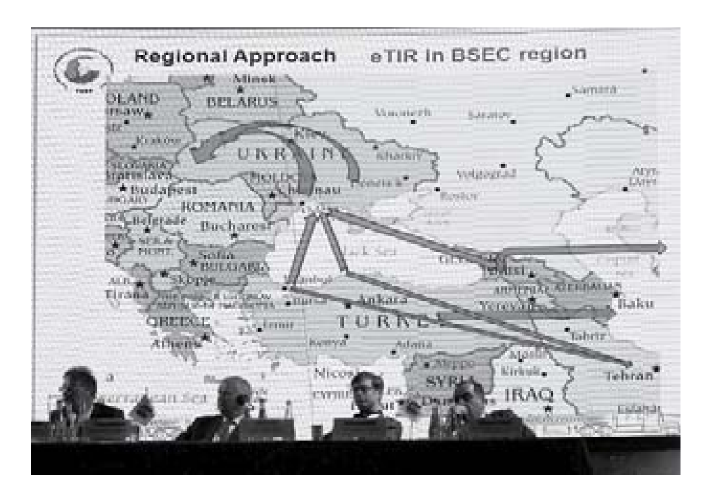
Тем не менее, согласно планам имплементации норм ЕС в сфере транспорта, уже ближайшим заданием в украинской отрасли автомобильных грузоперевозок будет внедрение европейских норм работы субъектов-компаний на рынке: допуск на условиях выполнения требований по профессиональной компетентности, безукоризненной деловой репутации, финансовой состоятельности; внедрение института менеджмента, подтверждающего своей деловой репутацией соблюдение компаниями требований в части организации перевозок. Нормами госрегулирования этих аспектов будут подзаконные акты (постановления КМУ) — о лицензировании перевозочной деятельности (условия допуска на рынок; требования; подтверждающие документы), а также о критериях разделения автоперевозчиков по степеням риска (основания для утраты деловой репутации). "Несомненно, внедрение новых норм коренным образом поменяет условия деятельности автоперевозчиков, приблизив их к стандартам ЕС и улучшив тем самым доступ на зарубежные рынки, отметил В. Довгань.



Наиболее актуальной новацией, впрямую затрагивающей украинских автоперевозчиков, является имплементация Хартии Качества Международных автомобильных грузовых перевозок в системе Многосторонней Квоты ЕКМТ (утверждена Европейской Конференцией министров транспорта в мае 2015 г.). Как указано в Хартии, целью ее подписания является "добиваться высокого качества автомобильных перевозок в Европе и создавать более согласованные условия для более открытых рынков международных автомобильных перевозок". Этим документом вводятся одинаково высокие стандарты для всех стран-членов ЕКМТ в отношении ряда аспектов функционирования перевозочных предприятий — условий их учреждения, репутации, финансового положения, профессиональной компетентности, подготовки водителей, соблюдения безопасности перевозок, условий труда, проверок и санкций. Действие Хартии пролонгировано на трехлетний период, после чего ее участники проанализируют степень ее выполнения, а также рассмотрят возможные механизмы стимулирования для развития системы квотирования ЕКМТ.

Переходный период введения в силу Хартии завершается 1 января 2018 г., после чего ее применение во всех международных автомобильных перевозках

в рамках ЕКМТ будет обязательным. С учетом этой перспективы Министерство инфраструктуры внесло изменения в Порядок проведения конкурса и выдачи



разрешительных документов ЕКМТ, согласно которым распределение разрешений ЕКМТ проходит ряд этапов, включающих, в том числе, многостороннюю проверку заявителя (проверяются допуск к деятельности, финансовое состояние, компетенция, репутация, опыт работы, качество и объем оказанных услуг). "Для более эффективного процесса организации конкурса планируется создание системы электронного распределения разрешений ЕКМТ. Означенная система позволит получить объективную информацию по количеству выполненных перевозок для проведения распределения. И главное — указанный продукт позволит реализовать требование открытости и прозрачности данных, связанных с выполнением функциональных обязанностей уполномоченными органами исполнительной власти", — пояснил В. Довгань.

Как отмечено участниками конференции, высокие стандарты, задаваемые курсом на евроинтеграцию, должны становиться стимулом для национальных автоперевозчиков. На практике, однако, со стороны рынков стран ЕС существуют риски выстраивания дополнительных национальных барьеров для перевозчиков-нерезидентов, о чем предупредил генеральный секретарь Ассоциации UNTRR (Национальный союз автоперевозчиков Румынии) Раду Динеску. "Как следует из Белой Книги ЕС по транспорту, целью нынешнего десятилетия объявлено создание подлинной единой европейской транспортной зоны путем устранения всех остаточных барьеров между режимами и национальными системами. На практике же мы видим иное. Так, предложения дорожного пакета ЕС, направленные на увеличение эксплуатационных расходов для автоперевозчиков Восточной Европы, имели целью выравнивание условий эксплуатации на рынке и, соответственно, вели к либерализации рынка, однако вне гармонизации минимальных заработных плат это означало лишь увеличение количества ограничений в системе международных автомобильных перевозок в ЕС. Мы видим, что декларируемые ЕС четыре свободы передвижения (капитала, услуг, товаров и рабочей силы) не выполняются. На протяжении десяти лет свободное передвижение капитала, услуг и товаров идет лишь в одном направлении — из Западной Европы в Румынию. При этом встречное передвижение рабочей силы было лишь выборочным — ввоз квалифицированных кадров", — отметил Р. Динеску. Как указал румынский спикер, барьерами для восточных перевозчиков становятся национальные интерпретации норм ЕС (внесены Германией, Францией, Австрией). Имеет место и прямой протекционизм, защищающий национальные компании стран ЕС в условиях падающей европейской экономики. "Для транспортных компаний с Востока сегодня на рынке ЕС равенство применяется лишь к обязательствам, но не к правам", — констатировал Р. Динеску.



МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ: ИНИЦИАТИВЫ И ПРОЕКТЫ

Для Украины либерализация доступа на зарубежные рынки автоперевозок сегодня активно продвигается за счет двусторонних межправительственных соглашений. Так, украинской стороной инициировано внесение изменений в украинско-молдавское межправительственное соглашение о международном автомобильном сообщении. "Этими изменениями предусмотрена либерализация двусторонних и транзитных перевозок, осуществляемых транспортными средствами категории "Евро-3" и выше по территориям Украины и Республики Молдова", — сообщил В. Довгань. Кроме того, продолжаются консультации с румынской стороной относительно внесения изменений в двустороннее межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках; в стадии подготовки — межправительственное соглашение с Китаем в сфере международных автомобильных перевозок. Все эти инициативы, лежащие в русле развития транспортного коридора Восток—Запад, служат укреплению транзитных позиций Украины. Как проинформировал В. Довгань, диалоги

относительно либерализации доступа на рынки автоперевозок сегодня проводятся с Польшей, Чехией, Македонией, Литвой, Эстонией. До конца т.г. планируются аналогичные консультации с Венгрией, Италией, Бельгией, Австрией, Словакией.

Качественно новый уровень зарубежной деятельности украинских автоперевозчиков может обеспечить участие государства в ключевых проектах электронизации международных автотранспортных сервисов. "Цифровая трансформация и гармонизация в сфере международных перевозок, электронизация в международных конвенциях в сфере таможни и транспорта — ключевые факторы обеспечения устойчивого развития транспорта и мобильности", — заявил, выступая в ходе конференции, руководитель отдела IRU по компьютеризации процедуры МДП Лукас Лажье. Участники IRU, к которым относится и Украина, уже получили набор IT-инструментов: TIR-ERD (система предварительного электронного информирования в системе МДП); Safe TIR (проверка статуса МДП, получение данных о завершенном транзите); Ask TIR (контроль обращения МДП); внутренние IT-приложения IRU (управление книжками МДП и электронными гарантиями). Новейшей инициативой в рамках IRU стала разработка инструмента eTIR — электронной процедуры МДП нового поколения, заменяющего бумажный документооборот на электронный обмен данными между транспортными операторами (перевозчиками), таможенными органами, гарантийными организациями системы МДП и ООН. Использование системы eTIR позволяет национальным таможенным органам заблаговременно получать декларируемую информацию от перевозчика с целью проведения предварительного анализа рисков; есть возможность онлайн-оформления гарантий. Преимуществами этого подхода являются ускорение процедур, экономия расходов, повышение безопасности системы МДП, возможность онлайн-слежения за выполнением перевозки груза. Успешное начало функционированию eTIR положил пилотный проект перевозки между Ираном и Турцией (поддержан ЕЭК ООН). "Проект продемонстрировал, что полная электронизация МДП осуществима; процедуры, примененные в этом проекте, могли бы использоваться в качестве основы для аналогичных проектов с участием любого иного государства-участника системы МДП, желающего добиться прогресса в переходе к полной электронизации сервиса", — отметил Л. Лажье. О своем желании присоединиться к проекту заявили страны, составляющие основу Южного Шелкового пути — Украина, Грузия, Казахстан. "В свете ожидаемого развития мировой торговли, будущего расширения географических границ и предстоящего введения электронной системы eTIR планируется начать работу по консультациям и реализации системы eTIR в Казахстане путем интеграции с ИС "АСТАНА-1" (автоматизированная система таможенного и налогового администрирования) уже с октября сего года", — сообщил Нариман Уатканов, представитель Комитета государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан. "Грузия выступила с инициативой внедрения регионального мультимодального eTIR-коридора между Украиной, Грузией, Азербайджаном и Казахстаном. В случае успешного осуществления этого проекта в перспективе возможно присоединение к нему Китая, что увеличит значимость проекта для Грузии с учетом недавно подписанного соглашения о свободной торговле между Грузией и Китаем", — проинформировал представитель таможенного комитета Грузии Вахтанг Корзахия. "Дальнейшая компьютеризация МДП в Украине предусматривает проведение пилотного проекта между Украиной и Турецкой Республикой по перемещению товаров в интермодальных перевозках по eTIR-процедуре МДП. Кроме того, существует заинтересованность Украины в коридоре с Грузией, Азербайджаном и Казахстаном по электронной процедуре МДП. Наконец, существует и меморандум о намерениях дальнейшего сотрудничества ГФС Украины и Таможенной службы Республики Молдова в рамках проведения экспериментального (пилотного) проекта eTIR", — проинформировала Наталья Шевелева, представитель Департамента информационных технологий ГФС Украины. Как уточнила представитель ГФС, Украина заинтересована в развитии e-Customs и планирует участие в ряде прочих международных проектов: присоединение к системе NCTS в рамках Соглашения об ассоциации с ЕС; организацию обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах со странами ГУАМ. "Преимуществами eTIR как международного интеграционного проекта для Украины будут увеличение транзитного потенциала и улучшение использования транспортной инфраструктуры, а также создание благоприятных условий для бизнеса. Планируется также упрощение оформления МДП в Одесском порту", — сообщила Н. Шевелева.

Продолжить идею информационной интеграции в системе МДП призваны прочие проекты, выдвинутые в рамках IRU и получившие поддержку ЕЭК ООН: организация онлайн-оформления электронных гарантий (с использованием Ask TIR); расширение интерфейса TIR-ERD за счет подключения коммерческих партнеров; создание EGIS ("Информационная система электронных гарантий"); оформление интермодальных перевозок с использованием TIR-ERD. Безусловно, вектор подобных инициатив электронизации в сфере автомобильных перевозок совпадает с направленностью процессов информатизации в портах Украины, что, в совокупности, позволяет решить главную задачу — обеспечить ускорение и прозрачность процедур для повышения транзитного рейтинга государства.

КАТКЕВИЧ Галина

Обяжут ли Нацполицию составлять админпротоколы при любом нарушении ПДД?

С июня 2017 г. начала работу дорожная патрульная полиция. "Хорошо это или плохо? Хорошо. Давно надо было это сделать. В первой редакции Закона о Нацполиции была прописана дорожная полиция, а потом по ходу обсуждения эту норму убрали. Видимо, побоялись, что будет ассоциироваться с ГАИ. Практика показала, что без нее обойтись тяжело при 170 тыс. км протяженности дорог, их бесконтрольными оставлять нельзя", — считает правозащитник Владимир Караваев.

Группа народных депутатов зарегистрировала законопроект (№ 7188), предусматривающий внесение изменения в ст. 28 КУоАП, восстанавливающего права водителей в делах об административных правонарушениях.

Дорожная полиция работает согласно Закону "О Национальной полиции", которым определены некоторые права дорожных полицейских и причины, по которым они имеют право остановить транспортное средство. Кроме того, отдельные вопросы взаимодействия дорожных полицейских и участников дорожного движения регламентированы другими нормативными актами, некоторые положения которых имеют дискуссионный характер.

В первую очередь это касается вопроса составления или не составления протокола о нарушении правил дорожного движения. Так, ч.ч. 2 и 3 ст. 258 КУоАП определено, что протокол не составляется в случае совершения админправонарушений, рассмотрение которых отнесено к компетенции Нацполиции, и админправонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме.

Протоколы не составляются и в других случаях, когда в соответствии с законом штраф налагается и взимается, а предупреждение оформляется на месте совершения правонарушения.

Аналогичное положение содержится в Инструкции по оформлению полицейскими материалов об административных правонарушениях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированных не в автоматическом режиме, утвержденной приказом МВД от 7.11.2015 г. № 1395, а именно, п. 4 р. I указано, что в случае выявления правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, рассмотрение которого отнесено к компетенции Нацполиции, полицейский выносит постановление по делу об административном правонарушении без составления соответствующего протокола.

Постановление выносится в случае выявления административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, предусмотренных статьями 80 и 81 (в части превышения нормативов содержания загрязняющих веществ в отработанных газах ТС), ч.ч. 1, 2, 3, 5 и 6 ст. 121, ст.ст. 121-1, 121-2, ч.ч. 1, 2 и 3 ст. 122, ч. 1 ст. 123, ст. 124-1, ст.ст. 125, 126, ч.ч. 1, 2 и 3 ст. 127, ст.ст. 128, 129, ст. 132-1, ч.ч. 6 и 11 ст. 133-1, ч.ч. 1, 2 и 3 ст. 140 КУоАП.

Исключительные случаи составления протокола об административном правонарушении определены п. 5 р. I вышеупомянутой Инструкции, в котором указано, что в случае выявления правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, если оно совершено лицами в возрасте от 16 до 18 лет, или его рассмотрение не отнесено к компетенции Нацполиции, полицейский в соответствии со ст. 255 КУоАП составляет протокол об административном правонарушении.

Полицейские составляют протоколы об административных правонарушениях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, предусмотренные ч.ч. 4 и 7 ст. 121, ч.ч. 3 и 4 ст. 122, ст.ст. 122-2, 122-4, 122-5, ч.ч. 2 и 3 ст. 123, ст. 124 , ч. 4 ст. 127, ст.ст. 127-1, 130, 139, ч. 4 ст. 140, 188-28 КУоАП.

Поэтому в большинстве случаев протокол об административном правонарушении в сфере обеспечения безопасности дорожного движения не составляется, а сразу выносится постановление, что полностью противоречит задачам КУоАП, изложенным в ст. 1 КУоАП.

Описанный порядок относительно несоставления протокола об административном правонарушении является тотальным нарушением требований ст. 268 КУоАП ("Права лица, привлекаемого к административной ответственности").

Так, согласно ч. 1 ст. 268 КУоАП лицо, которое привлекается к административной ответственности, имеет право: знакомиться с материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства; при рассмотрении дела пользоваться юридической помощью адвоката, другого специалиста в области права, который по закону имеет право на предоставление правовой помощи лично или по поручению юрлица, выступать на родном языке и пользоваться услугами переводчика, если не владеет языком, на котором ведется производство; обжаловать постановление по делу. Дело об административном правонарушении рассматривается в присутствии лица, привлекаемого к административной ответственности. При отсутствии этого лица дело может быть рассмотрено лишь в случаях, когда имеются данные о своевременном его извещении о месте и времени рассмотрения дела и если от него не поступило ходатайство об отложении рассмотрения дела.

В приведенных положениях КУоАП определена система механизмов по обеспечению соблюдения прав лица, привлекаемого к административной ответственности, на стадии рассмотрения уполномоченным органом (должностным лицом) дела об административном правонарушении, в частности, с целью предотвратить безосновательное привлечение такого лица к ответственности, что является законодательной гарантией объективного и справедливого рассмотрения дела об административном нарушении.

Закрепление на законодательном уровне положения о несоставлении протокола в случае совершения административных правонарушений, рассмотрение которых отнесено к компетенции Нацполиции, и административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме, фактически не дает возможности воспользоваться гражданам своими правами, предусмотренными ст. 268 КУоАП.

К тому же работник патрульной полиции не имеет права привлечь водителя к административной ответственности без доказательств и без выяснения всех обстоятельств дела. Обвинение не может основываться только на предположениях работника патрульной полиции. Если же полицейский установил доказательства, указывающие на совершение правонарушения, и ссылается на них, водитель имеет право ознакомиться с этими доказательствами, даже если



это видеозапись нагрудной камеры инспектора. В случае отказа полицейского предоставить водителю для ознакомления такую видеозапись, можно считать, что такого доказательства не существует. Вообще, ст. 251 КУоАП предусмотрено, что доказательствами по делу об административном правонарушении являются любые фактические данные, на основе которых должностное лицо устанавливает наличие или отсутствие административного правонарушения, виновность данного лица в его совершении и иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела. Эти данные устанавливаются протоколом об административном правонарушении, объяснениями лица, привлекаемого к административной ответственности, показаниями технических приборов и технических средств, имеющих функции фото- и видеосъемки и т.п.

Следовательно, постановление не может быть принято без рассмотрения административного дела. Постановление о привлечении лица к ответственности выносится по результатам рассмотрения дела (ч.1 ст 283 КУоАП).

Вынесение постановления без составления протокола об административном правонарушении и рассмотрения административного дела, является нарушением основных прав и свобод гражданина и противоречит другим статьям КУоАП.

Кроме того, указанные действия представителя власти нарушают принцип 6 Рекомендации № R(91)1 Комитета министров Совета Европы государствам-членам относительно административных санкций от 13.02.1991 г., который требует обеспечения права лица, привлекаемого к административной ответственности, на правовую защиту, в т.ч.: знать о возможности применения к нему административной санкции и о фактах, в которых оно обвиняется; иметь достаточное время для подготовки своей правовой защиты; получить информацию о характере доказательств, собранных против него; иметь возможность высказаться перед объявлением решения о санкции.

Отказ от права на правовую защиту при административных взысканиях возможен, только когда лицо не заявляет о намерении реализовать это право и не возражает ни против процедуры, ни против санкции. Однако в рамках процедуры, предусмотренной Законом, мнение лица, привлекаемого к ответственности, о своих правах и о сути правонарушения никак не учитывается.

Другими словами, способ рассмотрения административного дела, предусмотренный Законом, без составления протокола не дает возможности выяснить такие существенные обстоятельства совершения правонарушения, которые могут стать основанием для неприменения штрафа, в частности, было ли нарушение следствием объезда препятствия или было ли оно результатом предотвращения ДТП и т.п.

Т.о., Законом представителю власти разрешено по своему усмотрению, произвольно установить сам факт правонарушения и его состав, виновность лица, обстоятельства правонарушения. Это, в свою очередь, не отвечает требованиям ст. 252 ("Оценка доказательств") и ст. 280 ("Обстоятельства, подлежащие выяснению при рассмотрении дела об административном правонарушении") КУоАП.

Если сравнить ст. 283 и ст. 256 КУоАП, которые устанавливают требования к содержанию постановления по делу об административном правонарушении и протокола об административном правонарушении соответственно, то такие важные сведения, как объяснение лица, привлекаемого к административной ответственности, замечания по содержанию протокола, отметка об уведомлении или несообщение лицу, привлекаемому к административной ответственности, его прав и обязанностей, фамилии, адреса свидетелей и другие сведения, необходимые для разрешения дела, находятся только в протоколе о админправонарушении.

Протокол подписывается лицом, его составившим, и лицом, которое привлекается к административной ответственности; при наличии свидетелей и потерпевших протокол может быть подписан также и этими лицами.

В случае отказа лица, привлекаемого к административной ответственности, от подписания протокола, в нем делается запись об этом. Лицо, привлекаемое к административной ответственности, вправе предоставить объяснения и замечания по содержанию протокола, которые прилагаются к протоколу, а также изложить мотивы своего отказа от его подписания.

При составлении протокола лицу, привлекаемому к административной ответственности, разъясняются его права и обязанности, предусмотренные ст. 268 КУоАП, о чем делается отметка в протоколе (ст. 256 КУоАП).

Вынесенное полицейскими постановление таких сведений не содержит.

Кроме того, в соответствии с п. 5 р. IV Инструкции по оформлению полицейскими материалов об административных правонарушениях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированных не в автоматическом режиме, утвержденной приказом МВД от 7.11.2015 г. № 1395, постановление о наложении административного взыскания по делу об административном правонарушении в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированном не в автоматическом режиме, составляется в письменной форме или при наличии технической возможности в электронной форме в виде ленты, которая распечатывается с помощью специальных технических устройств, с указанием сведений, соответствующих пунктам постановления о наложении административного взыскания по делу об административном правонарушении в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированном не в автоматическом режиме.

Следовательно, в соответствии со ст. 251 КУоАП, сам админпротокол является доказательством по делу. Если отсутствует протокол об административном правонарушении, то нет одного из основных доказательств по делу. Такое "голое", безосновательное постановление



является необоснованным, особенно если оно не подтверждено видеозаписью самого нарушения.

Именно в протоколе, согласно ст. 256 КУоАП, указываются и суть правонарушения, и обстоятельства, и данные свидетелей и потерпевших, если они есть. А некоторые правонарушения, например, нарушение правил проезда перекрестков в части приоритета, правил проезда пешеходных переходов в части непредоставления преимущества пешеходам и т.д. не могут быть осуществлены при отсутствии свидетелей или потерпевших. Если нет данных этих людей, если их нельзя вызвать в суд, то такое постановление тем более будет необоснованным. А при отсутствии протокола зафиксировать данные свидетелей и потерпевших просто негде. Отсутствие доказательств правонарушения — еще одно основание отмены постановления судом.

Т.о., любое постановление, вынесенное полицейскими, будет иметь признаки нарушения прав человека, а его можно отменить только в суде. Однако не каждый водитель является грамотным юристом и, вообще, имеет время ходить по судам.

Следовательно, такие изменения в действующее законодательство только ухудшили положение людей, которых в чем-то обвиняют, и поставили под сомнение законность действий полицейских, которые выносят постановления по делам об административных правонарушениях, не составляя протоколов об административном правонарушении.

Отдельного внимания заслуживает возможность наложения штрафов за нарушение правил дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме, где составление протокола административного правонарушения вообще не предусмотрено. По этому поводу следует отметить следующее.

Во-первых, такая новация, несомненно, является прогрессивной идеей, воспринятой во многих развитых странах мира. Она реально способна снизить коррупционность при наложении штрафов за нарушения, а также обеспечить полную фиксацию правонарушений на определенном участке автодороги, а не только в тех случаях, когда нарушение происходило перед глазами полицейского.

Во-вторых, с другой стороны, если речь идет о существенных изменениях в процедуру наложения на лицо санкций со стороны государственной власти, то правозащитники должны быть настороже и выявлять возможные нарушения конституционных прав человека и международных стандартов в этой сфере.

В-третьих, подобный институт фиксирования правонарушений и наложения за их совершение штрафов уже вводился в конце 2000-х годов, после чего он был признан решением Конституционного Суда Украины от 22.12.2010 г. таким, который не соответствует нескольким нормам Конституции, которые устанавливают права и свободы человека. Следовательно, возникает вопрос, были ли учтены эти моменты, которые стали основанием для отмены предыдущего?

Институт видео- и фотофиксации нарушений правил дорожного движения в автоматическом режиме введен Законом Украины "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения", который вступил в силу 6.11.2015 г. Почти все нормы этого Закона являются изменениями в КУоАП.

Главная идея заключается в том, что за правонарушение, которое зафиксировано в автоматическом режиме, груз ответственности, по общему правилу, несет владелец транспортного средства — физ- или юрлицо — независимо от того, был он во время совершения правонарушения за рулем ТС, или авто управлял другой человек.

Законом предусмотрено, что штраф может быть наложен за следующие виды правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, зафиксированные в автоматическом режиме: превышение ограничений скорости движения ТС, проезд на запрещающий сигнал регулирования дорожного движения, нарушение правил остановки и стоянки, а также установленного для ТС запрета двигаться по полосе для маршрутных ТС, тротуарам или пешеходным дорожкам, выезда на полосу встречного движения.

В принципе, сама процедура привлечения к ответственности за правонарушение, зафиксированное в автоматическом режиме, максимально упрощена законом:

— информация о совершении правонарушения поступает должностному лицу МВД, которое устанавливает по базам МВД лицо, на которое зарегистрировано соответствующее ТС;

— протокол о правонарушении не составляется, а сразу оформляется постановление о наложении административного взыскания в виде штрафа. Законом предусмотрено, что это может происходить без вызова лица, привлекаемого к ответственности. Однако уже сейчас можно сказать, что практически все постановления будут оформляться без вызова лица;

— постановление направляется в течение 3 дней со дня вынесения (составления) физ- или юрлицу, на которое зарегистрировано ТС, заказным письмом с уведомлением по адресу места регистрации (проживания) физлица (местонахождения юрлица). В постановлении должны обязательно содержаться сведения об адресе веб-сайта в сети Интернет, на котором лицо может ознакомиться с изображением или видеозаписью ТС в момент совершения административного правонарушения, идентификатор для доступа к указанной информации;

— днем получения постановления является дата, указанная в почтовом уведомлении о вручении его лицу, на которое зарегистрировано ТС, или совершеннолетнему члену семьи такого лица;

— в случае уплаты физ- или юрлицом 50% размера штрафа в течение 5 банковских дней со дня вручения постановления о наложении административного взыскания за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, зафиксированные в автоматиче-



ском режиме, такое постановление считается выполненным. В случае неуплаты штрафа физ- или юрлицом в течение 30 дней со дня вручения постановления о наложении административного взыскания за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения взимается пеня в двойном размере штрафа.

На первый взгляд, описанная схема выглядит совершенной и эффективной. Действительно, скорее всего, так оно и будет происходить на практике, но только в случае, если правонарушителем оказался сам владелец ТС, который не возражает уплатить штраф за совершенное правонарушение.

За подобным процедурным упрощением кроется также много неоднозначных юридических нюансов, в частности, в случае, если владелец ТС не согласен с тем, что должен отвечать за правонарушение, которое он не совершал, а также в случае, когда собственником ТС является юрлицо. Все эти неоднозначные юридические нюансы содержат угрозу правам человека и признаки неконституционности.

Во-первых, это незаконное привлечение к ответственности юрлица-владельца ТС. Закон предусматривает, что штраф может быть наложен на юрлицо-владельца ТС. Но из всей логики норм общей части КУоАП следует, что он распространяется только на случаи привлечения к ответственности физлиц. Этот вывод подтверждается и решением Конституционного Суда Украины от 30.05.2001 г.

Т.о., все действия представителей власти, направленные на реализацию ответственности юрлиц за правонарушения, совершенные на принадлежащих им ТС, очень сомнительны с точки зрения основополагающих принципов привлечения к ответственности, изложенных в КУоАП, и поэтому имеют высокий шанс на успешное обжалование в суде.

Во-вторых, это нарушение принципа правовой определенности. Правовая определенность является составной принципа верховенства права и состоит в предсказуемости законодательных предписаний для того, чтобы среднестатистический гражданин мог четко ориентироваться в юридических последствиях своего поведения. О важности соблюдения государством правовой определенности при привлечении лица к ответственности неоднократно подчеркивал и Конституционный Суд Украины, и Европейский суд по правам человека.

Вместо этого мы наблюдаем противоположную ситуацию. Ключевым положением стала ч. 1 новой статьи 14-2 КУоАП: "Административную ответственность за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированные в автоматическом режиме (с помощью технических средств, которые позволяют осуществлять фотосъемку или видеозапись и функционируют в соответствии с законодательством о защите информации в информационно-телекоммуникационных системах), несут юридические и физические лица, на которых зарегистрировано транспортное средство".

В то же время согласно ст. 9 КУоАП, которая называется "Понятие административного правонарушения", административным правонарушением (проступком) признается противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие или бездействие, посягающее на общественный порядок, собственность, права и свободы граждан, на установленный порядок управления и за которое законом предусмотрена административная ответственность". Иными словами, согласно КУоАП привлечение лица к ответственности возможно только в случае, когда оно лично совершает определенное действие или бездействие, которое квалифицируется КУоАП как правонарушение. И это абсолютно логично и справедливо. Т.о., только факт регистрации ТС за определенным лицом не может быть единственным основанием для привлечения лица к ответственности за административное правонарушение. Для того, чтобы кого-то признать правонарушителем, он должен лично совершить что-то противозаконное, а не просто владеть автомобилем.

Т.о., возникает коллизия: новая статья КУоАП позволяет привлекать к ответственности лиц, не совершивших административное правонарушение (т.е. на них было просто зарегистрировано авто, на котором совершено правонарушение), но другая статья (которая имеет характер основополагающей, поскольку определяет собственно само понятие административного правонарушения) фактически запрещает это делать, ведь указывает, что субъектом административного правонарушения может быть только лицо, непосредственно совершившее правонарушение.

Следовательно, нарушается принцип правовой определенности: он предоставляет государству право привлекать к ответственности лиц, в действиях которых отсутствует состав административного правонарушения, и единственная их связь с фактом правонарушения состоит в том, что такие лица являются владельцами ТС, на котором другим лицом были совершены противоправные действия.

В связи с изложенным, необходимо также указать на такой пробел, который заключается в неурегулированности ситуации, когда адрес проживания физлица не будет совпадать с данными, которые есть в базах МВД, или когда владелец отсутствует по месту жительства из-за длительной командировки или, например, по причине прохождения многомесячного курса реабилитации или лечения, а его ТС тем временем пользуются другие лица (родственники, знакомые и т.д.). Поэтому нередки будут случаи, когда о наложении штрафа не будет знать ни владелец авто, ни нарушитель правил дорожного движения, который, собственно, находился за рулем ТС. Можно предположить, что все подобные "долги по штрафам" неожиданно будут предъявляться все вместе владельцу авто в будущем при попытке им оформить в органах МВД договоры со своим авто, операции с номерными знаками или водительским удостоверением.



В-третьих, имеет место нарушение процессуальных прав человека при привлечении к административной ответственности. Как было отмечено, работник МВД вправе рассмотреть дело о правонарушении и наложить штраф просто по информации, предоставленной системой автоматической фиксации правонарушений и информации из базы данных о номерных знаках. Т.е. наложение санкции будет происходить закрыто, без приглашения соответствующего лица, без возможности для него ознакомиться с материалами дела, донести свою правовую позицию и представить доказательства и объяснения по существу обстоятельств дела.

Описанный порядок наложения санкций также является тотальным нарушением требований ст. 268 КУоАП ("Права лица, привлекаемого к административной ответственности").

Предложенная модель рассмотрения административного дела в случаях автоматической фиксации нарушений правил в сфере безопасности дорожного движения комплексно нарушает принцип индивидуализации юридической ответственности, предусмотренный ст. 61 Конституции Украины.

В-четвертых, имеет место нарушение презумпции невиновности. Общеизвестным аспектом указанной презумпции является то, что лицо не должно доказывать государству свою невиновность. В основном, данная презумпция касается уголовной ответственности. Именно в таком контексте она и изложена в ст. 62 Конституции Украины.

Однако характер административных санкций, их цель и вообще сущность ответственности по КУоАП очень похожи на аналогичные составляющие уголовной ответственности. Во многих случаях грань между административным и уголовным правонарушением заключается только в количественной плоскости ущерба и/или общественной опасности деяния. Следовательно, в юридической науке доминирует позиция, что презумпция невиновности должна применяться и при привлечении физлица к административной ответственности. С распространением действия указанной презумпции согласны не только ученые, но и Конституционный Суд Украины, который в решении от 22.12.2010 г. непосредственно указал на то, что презумпция невиновности распространяется на административные правонарушения, предусмотренные КУоАП.

Кроме того, принцип 7 Рекомендации № R(91)1 Комитета министров Совета Европы государствам-членам относительно административных санкций от 13.02.1991 г. предусматривает обязанность административного органа нести бремя доказывания как составляющей презумпции невиновности, и освобождает лицо от обязанности доказывать свою непричастность к совершенному правонарушению.

Европейский суд по правам человека во многих своих основных решениях также стоит на позиции, что ч. 2 ст.6 Конвенции о защите прав человека и основных свобод, которая предусматривает презумпцию невиновности, не должна ограничиваться только уголовным процессом, а касается и процедуры рассмотрения административных правонарушений.

Интересно, что в свое время Украина официально признала уголовно-правовой характер КУоАП в смысле ч. 2 ст. 6 Конвенции, тем самым согласившись с распространением презумпции невиновности на рассмотрение дел о правонарушениях, предусмотренных КУоАП, что и было зафиксировано в решении Европейского суда по правам человека "Надточий против Украины" от 15.05.2008 г. (п.п. 17 и 21).

В то же время Законом, по сути, введена антиконституционная презумпция виновности владельца ТС в совершении правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Ведь по Закону уже вынесенное постановление может быть отменено субъектом, который его принял, только в случае, если после получения постановления о штрафе владелец ТС предоставит информацию о похищении его авто или номерных знаков, или если настоящий нарушитель сам обратится в полицию с заявлением о том, что именно он управлял авто в момент совершения нарушения, зафиксированного камерой.

Во всех других случаях Закон не позволяет владельцу ТС реализовать презумпцию своей невиновности на стадии принятия постановления о штрафе или на стадии его выполнения. Тем самым государство заставляет такое лицо обращаться в суд с иском об отмене постановления, в котором истец должен изложить доводы о своей непричастности к факту правонарушения.

Если национальные суды при рассмотрении исков по обжалованию постановлений о наложении штрафов за нарушение правил дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме, будут игнорировать презумпцию невиновности, то у жалобщика появится хорошая перспектива признать такие действия государства неправомерными в Европейском суде по правам человека.

Следует отметить, что ряд новых норм явно не соответствует не только принципам КУоАП, но и Конституции Украины и общепризнанным стандартам в области прав человека. И вопрос здесь не в формально-юридических зацепках и не в торможении введения "европейских порядков" на дорогах нашего государства, а в том, что такие нововведения отдельными своими существенными положениями явно нарушают права и свободы человека, нивелируют гарантии их обеспечения и противоречат конституционным принципам привлечения лица к ответственности.

КУРЫЛЕНКО Тамара,
по материалам пояснительной записки к законопроекту "О внесении изменений в статью 258 Кодекса Украины об административных правонарушениях" (относительно восстановления права водителей транспортных средств на требование составить уполномоченным должностным лицом протокол об административном правонарушении)"



Международный аэропорт в регионе — это самый мощный инструмент для децентрализации



18.10.2017 г. в Виннице прошла международная конференция "Аэроконгресс-2017". О том, насколько важно проведение такого мероприятия для авиарынка Украины, мы поговорили с советником мэра Винницы, главой Комитета стратегического развития и международных отношений Ассоциации "Аэропорты Украины" Евгением Трескуновым.

— *Какие цели ставили организаторы, проводя "Аэроконгресс-2017"?*

— В этом году организаторами Аэроконгресса выступили Ассоциация "Аэропорты Украины" гражданской авиации (ААУГА) в сотрудничестве с Винницким горсоветом. Но в целом это уже четвертый Аэроконгресс, который инициирует Ассоциация.

Поскольку одной из традиционных задач ААУГА является продвижение аэропортов Украины, на такие мероприяти"я мы всегда стараемся приглашать в т.ч. зарубежные авиакомпании и аэропорты. Но прежде всего мы приглашаем собственников и руководителей украинских региональных аэропортов, а также поставщиков услуг для них, которые являются участниками ААУГА.

Соответственно, в рамках Аэроконгресса у представителей отечественных аэропортов есть возможность напрямую пообщаться с коллегами из других аэропортов и авиакомпаний, договориться о сотрудничестве по открытию новых или развитию существующих авиасообщений. Сама Ассоциация тоже получает возможность наладить сотрудничество с зарубежными аэропортами. Так, например, после прошлогоднего Аэроконгресса в Ассоциацию вошел турецкий аэропорт "Даламан" — первый иностранный аэропорт за 25 лет ее существования.

На конференции представители зарубежных аэропортов не только рассказывают о возможностях своих аэропортов, но и делятся ценным опытом по работе с авиакомпаниями и маркетинговым подходам, по взаимоотношениям с региональными и центральными властями, по привлечению финансирования в развитие инфраструктуры и т.д. К примеру, поскольку многие наши региональные аэропорты проявляют существенный интерес к организации прямых рейсов в Польшу, на Аэроконгрессе, как правило, есть докладчики из этой страны — в прошлом году это был аэропорт "Лодзь".

На этом Аэроконгрессе выступал эксперт по развитию аэропортов из Польши Себастьян Гошчиниарек, который рассказал об опыте польских региональных аэропортов, как они развивались после вступления в силу режима "открытое небо" с ЕС в 2004 г., как они привлекали финансирование в развитие инфраструктуры и какие для этого имеются инструменты в Евросоюзе, а также о плюсах и рисках такого финансирования.

Традиционно много полезной и системной информации прозвучало в докладе директора аэропорта "Даламан" Хамди Гювенча, который презентовал их подходы к маркетингу аэропорта совместно с туристическими возможностями региона.



Кроме международной конференции, во время Аэроконгресса Ассоциация обычно проводит и выставку, где поставщики услуг для аэропортов ставят свои стенды, и аэропорты могут пообщаться с каждым из них, сравнить различные предложения, а также обсудить с коллегами, кто с какими фирмами уже имеет опыт работы. Т.е. это формат мероприятия, где эксперты-авиаторы могут пообщаться, обменяться мнениями. Особенно это полезно небольшим аэропортам, которые только хотят развивать авиасообщения…

Одной из отличительных особенностей "Аэроконгресса-2017" было то, что в т.г. на нем поднималась тема авиации общего назначения: государственное регулирование, роль авиашкол в становлении малых аэропортов, современные воздушные суда и оборудование и т.д.

— Чем руководствуются организаторы конгресса, выбирая место его проведения?

— Это уже второй из четырех Аэроконгрессов, который проходит в регионах, при этом каждый Аэроконгресс не похож на предыдущий. Самый первый Аэроконгресс проходил во Львове в 2013 г. — после строительства там нового терминала под Евро-2012, где Аэроконгресс рассматривался в роли площадки для продвижения аэропорта "Львов" и тех украинских строительных и проектных организаций, которые принимали участие в реконструкциях аэропортов под Евро-2012. Тогда же и зародилась идея регулярного проведения конгрессов, поскольку подобных крупных мероприятий в Украине не было.

В 2014 г. в связи с событиями в Крыму и на Востоке Украины, Аэроконгресс не проводился. Но уже с 2015 г. ААУГА его возродила. Изначально организаторы думали проводить его раз в 2 года, но потом время показало, что для всех участников рынка актуально проводить его ежегодно.

Второй Аэроконгресс мы проводили уже в аэропорту "Киев" (Жуляны) — в его внутреннем терминале "D", который на тот момент стоял пустой и не обслуживал полеты. Зона регистрации аэропорта была превращена в зону кофе-брейков, а сами стойки регистрации были использованы как презентационные стенды, где на телевизоры выводились рекламные ролики. Бизнес-лаундж был использован для B2B переговоров… Малые аэропорты смогли увидеть, что вовсе не обязательно строить терминалы-хоромы. Что небольшой и компактный терминал, такой как в Жулянах, может быть очень функциональным. Кроме того, вовсе не обязательно, что, построив терминал, его сразу нужно заполнить, чтобы отбивать деньги — там можно в т.ч. проводить выставки, конференции, как это было сделано при поддержке аэропорта "Киев" в их Терминале "D" для внутренних рейсов. И само место проведения Аэроконгресса стало его изюминкой.

На "Аэроконгрессе-2016" в Киеве уже был другой формат мероприятия. Мы провели его в международном выставочном центре во время туристической выставки UITM-2016. Это было определенным плюсом, потому что участники данной ежегодной выставки (туроператоры, авиакомпании и их клиенты) смогли поприсутствовать и на Аэроконгрессе, что показало абсолютную успешность такого формата.

Изначально планируя "Аэроконгресс-2017", Правление ААУГА рассматривало "Одессу" — хотели провести конференцию и выставку в новом авиатерминале. Однако весной стало ясно, что терминал еще не будет полностью введен в эксплуатацию в летний период, а показывать терминал логичнее, когда он будет полностью готов.

В результате руководство Ассоциации предложило выбрать один из региональных аэропортов, которые показывают хорошую динамику, и где местные власти прилагают усилия для развития своего аэропорта… Т.о., была выбрана "Винница", и Винницкий горсовет эту инициативу поддержал.

Соответственно в этом году мероприятие проходило с фокусом на поддержку развития региональных аэропортов.

— Почему была выбрана именно Винница?

— У Винницкого аэропорта огромный потенциал. В то же время, как не странно, в тех дебатах, которые проходили на тему Ryanair и Киева (относительно выбора подходящего аэропорта для ирландского лоукоста — **ред.**), обсуждали какие угодно города и аэропорты (Житомир, Белую Церковь, Умань, Гостомель — **ред.**), но не Винницу. Но если провести радиус в 200 км (от столицы — **ред.**), то "Винница" будет единственным международным аэропортом, альтернативным "Киеву" и "Борисполю", который функционирует круглосуточно весь год и имеет международный ста-





тус, а также опыт приема самолетов Airbus и Boeing. При этом аэропорт находится всего в 2 часах езды от Киева на скоростном поезде… Также в Винницу ходит много автобусов, туда ведет хорошая отремонтированная трасса…Так вот, с позиции Винницкого потенциала, пока другие небольшие аэропорты подтянутся, "Винница" вполне могла бы справиться с Ryanair уже сегодня.

И этим мероприятием мы хотели подчеркнуть: давайте не забывать, что у нас есть "Винница", и дело не в политике — дело в профессиональных моментах и маркетинге. Есть центральная Украина и в центральной Украине "Винница" — единственный действующий международный аэропорт. В радиусе 200 км от Винницы на данный момент тоже нет других международных аэропортов (единственный ближайший аэропорт к ней — это "Киев" (Жуляны). Благодаря центральному расположению "Винницы" в ее зону обслуживания входит самое большое количество областей — ни один другой действующий региональный аэропорт не имеет такого количества областей в зоне своего обслуживания.

— На прошедшем Аэроконгрессе аэропорт "Винница" был удостоен награды "Аэропорт года".

— Это действительно так. Но награда была вручена отнюдь не потому, что в Виннице проводилось мероприятие… Ассоциация проводит награждение аэропортов по нескольким номинациям, одна из которых — "Аэропорт года" (она существует с 2015 г.). Аэропорт оценивается по динамике пассажиропотока и количества рейсов. Первым обладателем данной номинации в прошлом стал аэропорт "Одесса", в 2016 г. — аэропорт "Запорожье". В 2017 г. из всех аэропортов, которые предоставили данные Ассоциации, "Винница" показала наилучший показатель роста. За 9 месяцев 2017 г. аэропорт увеличил количество пассажиров в 2,5 раза, а рейсов — на 54% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

— Какие рейсы в настоящее время осуществляются из "Винницы"?

— В летнем сезоне IATA 2017 г. из "Винницы" выполнялось по 2 регулярных рейса в Варшаву и Тель-Авив, которые осуществляет авиакомпания "МАУ". Кроме того, выполнялись чартерные полеты по трем направлениям — Анталия, Шарм-эль-Шейх и Даламан, куда впервые запустили рейс летом т.г.

Кроме того, "Винница" входит в число аэропортов (наряду с "Одессой" и "Киевом"), присоединившихся к хасидской программе… Только по этой программе через "Винницу" летают порядка 4,3—4,8 тыс. пассажиров.

В зимнем расписании будет несколько меньше рейсов, поскольку традиционно авиационная активность в этот период снижается. Тем не менее, аэропорт "Винница" уже продемонстрировал, что он становится популярным на международном уровне. Например, в этом году туда осуществляли чартерные рейсы национальные авиакомпании LOT и TAROM, соответственно из Польши и из Румынии. И думаю, в следующем году этот успех будет развит далее.

Интересно, что в 2015 г., когда разработали стратегию аэропорта, многие не верили, что Винницкий аэропорт сможет полноценно заработать.

— Т.е. аэропорт простаивал все это время?

— Нет, он не простаивал. У "Винницы" были попытки запустить региональные маршруты до военных событий на Востоке Украины — в частности, в 2013 г. запускались регулярные рейсы в Москву и Тель-Авив, которые осуществляли авиакомпании "Ян Эйр" и "Мотор Сич". Выполнялись чартеры на Черногорию, а также была запущена хасидская программа на Винницу. Однако с учетом событий в Крыму и на Востоке Украины регулярные рейсы авиакомпании прекратили выполнять.

Когда "МАУ" в 2016 г. запустила регулярные рейсы в Варшаву, она подобрала соответствующий самолет — Boeing 737-500. А это очевидно больший комфорт для пассажиров, включая возможности багажных емкостей, а себестоимость кресла лучше, чем у применявшиеся в 2013—2014 гг. самолетах Saab-340 и Ан-140. На Боингах "МАУ" при пассажировместимости 100 чел. в среднем летало 72 пассажира на рейс. Это очень неплохой показатель. Более того, в прошлом году, т.к. "МАУ" предлагала промо-условия, фактически работая на ценах лоукоста. И мы убедились в эффекте лоукоста внутри Украины, когда в





2016 г. из "Винницы" в Варшаву прямыми рейсами улетали люди, живущие далеко за пределами зоны ее обслуживания — из Полтавы, Кривого Рога, Одессы. Мы даже не учитывали их в своих расчетах при разработке стратегии.

Наши статистические данные из зоны обслуживания "Винницы" за год (проанализированный период охватывает большую часть 2016 г.—2017 г.) говорят о том, что в зоне обслуживания "Винницы" — порядка 12,8 млн человек, которые отправляются за рубеж и оттуда. При этом 6,3 млн чел. из этого количества — граждане ЕС (т.е. они обеспечивают 49% движения по всей зоне). И проводя наши мероприятия, мы показываем, анализируем и демонстрируем это. И для "Винницы" очень критично, что задерживается вопрос подписания соглашения об "открытом небе", это создает неудобства.

— В настоящее время с какими авиакомпаниями ведутся переговоры, чтобы привлечь их в аэропорт и запустить новые регулярные рейсы?

— Переговоры ведутся, но мы не хотим повторять ошибку киевских дискуссий. И поэтому озвучим названия авиакомпаний, когда будет достигнута соответствующая договоренность.

— А вообще есть в планах привлечь лоукост в "Винницу"?

— Конечно. Но дело в том, что у нас есть инфраструктурные моменты, существует потребность в модернизации инфраструктуры, повышении прочностных характеристик ВПП… Что касается терминала, то он у нас в очень приличном состоянии по авиационным услугам и руководство города и аэропорта рассматривает решения по повышению комфорта и развитию неавиационных услуг (кафе, ресторан, мини-отель и т.д.)…

— Недавно в рамках программы развития аэропортов до 2023 г. "Виннице" на реконструкцию ВПП было выделено 200 млн грн. Когда начнется реконструкция?

— Было озвучено решение правительства о выделении, — надеемся, что это действительно произойдет еще в 2017 г. По факту, как только будут выделены средства, тогда и начнутся мероприятия по реконструкции, однако на нее надо большую сумму и проект не должен растягиваться на годы... Для начала необходимо завершить разработку проекта реконструкции аэродрома (ВПП, рулежные дорожки и перрон, светосигнальное и радиотехническое оборудование и т.д.). В настоящее время разработчиком ведутся полевые изыскания и по их результатам будет разработан сам проект. При реконструкции мы будем ориентироваться на то, чтобы аэропорт мог принимать без ограничений самолеты Airbus 320 и Boeing 737-800, но в идеале и A321/B737-900ER — все более популярные среди чартерных перевозчиков Украины.

— А местные власти принимают участие в тех проектах, которые осуществляются в аэропорту?

— Без участия властей это было бы невозможно. То, что происходит в аэропорту "Винница", делается благодаря активной позиции мэрии города во главе с Сергеем Анатольевичем Моргуновым. Причем первые толчки были сделаны, когда мэром города был Владимир Гройсман (и это не подхалимство, а факт). Он, в частности, предложил забрать аэропорт из ведения области в город… Как правило, областные бюджеты меньше, чем городские. И там, где город собственник, там легче решается вопрос с поддержкой и субсидированием. Кроме того, при В. Гройсмане была разработана и стратегия города Винница-2020 — тогда впервые в нее попал и аэропорт. С 2014 г. программа шаг за шагом последовательно реализуется сегодняшней командой мэрии, и Винница, по отзывам своих жителей, уже не первый год занимает лидирующую позицию в Украине по комфорту для жизни, а Винницкий международный аэропорт становится все более привлекательным и известным в авиационном мире.

— С момента, как В. Гройсман стал Премьер-министром, что изменилось?

— Усилились требования — потому что со своих больше требуют.

— Вернемся к Аэроконгрессу. В прошлом году на Аэроконгрессе в Киеве достаточно много было уделено внимания взаимодействию властей города и аэропортов, а также развитию туризма. Особенно яркими были выступления представителей Львова и Одессы. А в этом году подобные темы поднимались?

— Как глава Комитета стратегического развития и как консультант, работая с украинскими аэропортами и изучая европейский опыт, я вижу, что туризм и авиация должны быть объединены в комплексные программы. И очень важно, чтобы это понимали коммунальные собственники аэропортов в регионах.

На "Аэроконгрессе-2016" мы сознательно для обучающих целей предложили региональным аэропортам и туристическим организациям, между которыми налажено наилучшее взаимодействие, сделать презентации для малых аэропортов и показать, как надо синхронно развивать и промоутивировать и туризм в регион, и аэропорт… И Львов с Одессой здесь безусловно лучшие примеры.

Например, Львов — это уникальная ситуация. Когда аэропорт государственный, то есть даже не находится в собственности местной/городской власти, но она отлично понимает, что такое аэропорт, и осознает его ведущую роль в развитии въездного международного и внутреннего туризма, поэтому принимает активное участие в маркетинговых мероприятиях аэропорта. Например, в 2016 г. на выставку-конференцию, где встречаются аэропорты и авиакомпании — Routes Europe в Кракове — отправилась Львовская делегация из 8 человек, из них 4 представляли аэропорт, а 4 — представители мэрии и городской туристической организации Lviv Convention Bureau. Это был отлич-



ный симбиоз, проводились эффективные встречи с точки зрения пиара города и привлечения авиакомпаний в аэропорт Львова. Ведь всегда, когда авиакомпания видит такую мощную и профессиональную поддержку местной власти, это усиливает эффект от встреч и переговоров на уровне аэропорт—авиакомпания. А в этом году Львов пошел дальше — на аналогичный Routes в Барселоне с руководством аэропорта поехал уже лично мэр Львова.

Одесситы также всегда демонстрировали, что у них классная и творческая команда единомышленников в сфере развития туризма и аэропорта. Но им несколько сложнее — потому что Одесса больше раскручена на летний период, а Львовскому региону есть что предлагать туристам круглый год… Хотя по цифрам Одесса и показывает официально больше визитеров, однако если так пойдет дальше, не исключено, что Львов сможет сделать резкий рывок. Поэтому аэропорт Львова уже в этом году может преодолеть миллионный пассажиропоток и стать четвертым аэропортом "миллионником" после "Борисполя", "Киева" (Жулян) и "Одессы".

В этом году мы пригласили гуру туризма Ивана Липтугу — советника Первого вице-премьер-министра, министра экономического развития и торговли, президента Национальной туристической организации (НТО) и, кстати, одессита. И. Липтуга рассказал о целях НТО и о наиболее эффективных технологиях продвижения туризма для регионов. Также своим опытом с туристическим активом Винницы поделилась Наталья Соболева, директор туроператора "АРКТУР" (с английскими инвестициями), который занял первое место по въездному туризму в Киеве. Наталья рассказала, что такое международный въездной туризм и как его грамотно привлекать и продавать за рубежом.

Мэрия Винницы предоставила слово данным экспертам в туризме в рамках первого международного туристического форума, проведенного сразу после "Аэроконгресса-2017". На данный форум были приглашены организации Винницкого региона, представляющие вместе полноценный туристический кластер. В частности, приглашали и рестораны, и гостиничный бизнес, СПА и загородные комплексы, туроператоров и агентства по продаже билетов.

Виннице есть что показать, но так получилось, что в контексте туризма власть города более активна, чем его туристический бизнес. И нам бы хотелось, чтобы результатом обоих мероприятий была консолидация туристического актива региона.

В рамках мероприятия была задекларирована инициатива мэрии о создании Винницкой ассоциации развития туризма — ВАРТ. Этим мы хотели сказать, что "варто" консолидироваться и развивать туризм вместе с аэропортом, и значит совместно активизировать мероприятия по привлечению въездного туризма, а также инвесторов в туристическую инфраструктуру и повышение привлекательности города и региона.

— Подводя итоги — что особо ярко продемонстрировал этот Аэроконгресс?

— То, что даже у маленьких аэропортов Украины есть шанс на запуск прямых авиасообщений. И если о них рассуждать, не сидя в столице или в кабинетах красивых аэропортов "Борисполь" и "Киев" (Жуляны), а выехать в регион и ближе все посмотреть на местах, то можно увидеть, что там происходит благодаря общегосударственной стратегии по децентрализации, в том числе, что во многие регионы уже приходят инвесторы, улучшается их экономико-социальное состояние. Международный аэропорт в регионе — это самый мощный инструмент для децентрализации. Статус региона и его известность в таком случае поднимаются на совершенно другой уровень. И в настоящее время коммунальные собственники аэропортов начали это постепенно понимать. За крайний год мы видим, какой рывок произошел в финансировании местными властями своих малых аэропортов. Постепенно растет число аэропортов, которым местная власть не просто дает деньги на поддержание летной годности их аэродромов — это минимальные субсидии, а уже начала инвестировать в их развитие — закупку новой техники, ремонты или реконструкцию терминалов или аэродромов и т.д. Т.е. мы видим очень позитивные тенденции, которые произошли буквально за период 2016—2017 гг. Когда оппоненты говорят, что уже много лет в региональных аэропортах ничего позитивного не происходит, это неправда. Следовательно, нельзя сравнивать даже то, что было еще в начале 2016 г., с тем, как выглядит система региональных аэропортов Украины сегодня. Децентрализация совершенно поменяла ситуацию, а безвиз и ассоциация с Европой — это такой мощный симбиоз, который заложил фундамент для еще более бурного роста спроса на въездной и выездной авиатуризм. И единственное, чего пока не хватает в этом "пазле", — полноценно открытого неба с ЕС.





ВПЕРВЫЕ В УКРАИНЕ!

Международная конференция
«Груз и Морское страхование»

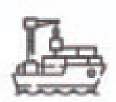


24 ноября, г.Одесса



СТРАХОВАНИЕ


ГРУЗОВ


СУДОВ


ОТВЕТСТВЕННОСТИ

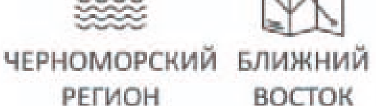


ГЕОГРАФИЯ


ЧЕРНОМОРСКИЙ РЕГИОН


БЛИЖНИЙ ВОСТОК


СЕВЕРНАЯ АФРИКА





АУДИТОРИЯ

ТАЙМ-ЧАРТЕРНЫЕ ОПЕРАТОРЫ
СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ
ПОРТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ
ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ
СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ
ЭКСПЕДИТОРЫ
СЮРВЕЙЕРЫ
ЮРИСТЫ
БАНКИ

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ ОСВЕЩАЮТ





РЕКОМЕНДАЦИИ В ПОРТУ ПОГРУЗКИ



СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ



СУБРОГАЦИЯ И РЕГРЕСС



УРЕГУЛИРОВАНИЕ УБЫТКОВ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ ЧЕРНОГО МОРЯ



ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ФРАХТОВАТЕЛЯ



ПОЛИТИЧЕСКИЕ И ДРУГИЕ СОВРЕМЕННЫЕ РИСКИ ПРИ СТРАХОВАНИИ



МЕДИА-ПАРТНЕРЫ





















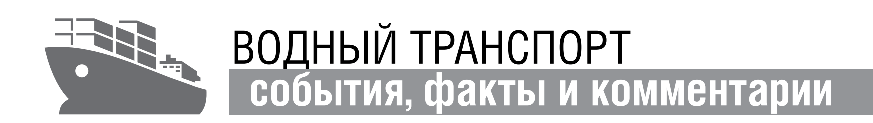








Контактное лицо по вопросам регистрации: Алла Агбаш, 048 703 75 10, agbash@interlegal.com.ua



Безопасность на море действенна в координации

14-я Конференция стран Черного моря по вопросам поиска и спасения собрала представителей морских спасательно-координационных центров Украины, Румынии, Болгарии, Грузии и Турции, чтобы провести смотр готовности и поделиться результатами работы, а также обсудить совместные проекты по улучшению работы в деле обеспечения безопасности на море и спасения человеческой жизни.



МОРСКАЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНАЯ СЛУЖБА ВЫДЕЛЕНА В ОТДЕЛЬНУЮ СТРУКТУРУ

Приветствуя участников 14-ой конференции от имени Министерства инфраструктуры Украины, госсекретарь Андрей Галущак напомнил, что Украина является стороной международных конвенций SAR-79 и по охране человеческой жизни на море (SOLAS 73/78). В соответствии с положениями Соглашения о сотрудничестве причерноморских государств по поиску и спасению на Черном море 1998 г., представители спасательных служб взяли обязательства планово встречаться для обсуждения и координации действий.

Конференция проводится поочередно в странах Черноморского бассейна, так сказать по кругу, собирая специалистов, которые четко согласовывают мероприятия по поиску и спасению людей в Черном море. В 2016 г. местом проведения тринадцатой Конференции Черного моря по поиску и спасению была Констанца (Румыния). А в т.г. конференцию организовывала Украина. Тем более, что нашему государству есть, что показать зарубежным коллегам.

Глава Укртрансбезопасности Украины Михаил Ноняк в своей приветственной речи отметил, что в прошлом году морская поисково-спасательная служба, которая до этого была филиалом АМПУ, была выделена в отдельную структуру в форме казенного предприятия. И сегодня прекрасно справляется со своими обязанностями, обеспечивает несение постоянной поисково-спасательной готовности для оперативного спасения людей, оказания им неотложной медицинской помощи и эвакуации в безопасное место в соответствии с международными договорами.

Директор КП "Морская поисково-спасательная служба" Виктор Сударев отметил, что за этот год спасатели сделали большой шаг вперед по организации спасательных работ и материально-техническому обеспечению.

— В этом году увеличилось количество случаев заплыва незарегистрированных плавсредств в открытое море, — доложил ситуацию В. Сударев. — При резком изменении погоды надувные лодки и матрасы оказываются на километры в открытом море. Найти их сложно, так как они не имеют датчиков. И чем быстрей к нам приходит информация о точном месте и размерах плавсредства, тем скорее мы найдем и спасем людей. 1 августа т.г. в 21:45 дежурным капитаном-координатором Государственного морского спасательно-координационного центра КП "МПСС" было получено сообщение о том, что лодку с человеком относит в море в районе Крыжановки. Уже через 35 минут поисково-спасательный катер ПРК-02 Морской поисково-спасательной службы прибыл в район поиска и обнаружил дрейфующий вельбот в 5 милях от причала с мужчиной на борту. Как выяснилось, у судна отказал мотор, и лодку стало относить в открытое море. Спасатели благополучно доставили мужчину на берег.

Черное море — не Тихий океан, но аварии случаются и с плавсредствами большого размера. Так, в июле перевернулось грузовое судно Anda, перевозившее под флагом Того 24 тыс. т пшеницы. На борту находились 9 членов экипажа — 3 гражданина Индии и 6 сирийцев. 8 человек экипажа были спасены.

— Сейчас грядут осенние шторма. Но мы готовы к сезону, — подчеркнул Виктор Сударев. — Мы улучшили материально-техническое снабжение, отремонтировали суда, которые могут заниматься ледовыми проводками на Азове.

ДЛЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА МОРЕ УКРАИНЕ НУЖЕН ВЕРТОЛЕТ

В то же время для выполнения рекомендаций IMO, которые гласят, что спасательная служба должна попасть к месту происшествия в течение двух часов, необходима авиационная техника.

— Быстроходные катера, которые мы имеем в наличии, — объяснил начальник Государственного морского спасательно-координационного центра Сергей Дубин, — могут достигнуть крайних точек акватории, закрепленной за Украиной международным законодательством, до 10 часов. Морской поисково-спасательный район Украины составляет около 137 тыс. кв. км, что является примерно четвертью сухопутной территории государства. Чтобы выполнить норматив ИМО по достижению мест бедствия и спасения людей, необходимы 2 специализированных вертолета, которые будут выполнять заданные работы. Это общепринятая мировая практика. Все черноморские страны имеют авиационную технику такого масштаба. В Украине давно пора иметь ее, чтобы решать задачи в море и в прибрежной зоне. И тогда мы станем полноценным авиационным сегментом, — подчеркнул спасатель.

ЭКСТРЕННАЯ ПОМОЩЬ МОРЯКАМ

Во время конференции участники смогли ознакомиться с работой и флотом Морской поисково-спасательной службы и работой Государственного морского спасательно-координационного центра (ГМСКЦ) Украины. На сегодня это один из лучших на Черном море спасательно-координационных центров. На мониторах прослеживается вся акватория Одесского залива, суда, которые находятся в нем. Для получения сигналов бедствия используется несколько систем радиосвязи.

— Развитию морской спасательной поисковой службы способствует усовершенствование сегмента



радиоаппаратуры, которая контролирует все сигналы и ведет мониторинг надводной обстановки, — сказал Виктор Сударев. — Мы идем вперед, сотрудничая со странами Черноморского бассейна. В ГМСКЦ и МСПЦ несут круглосуточные вахты высококвалифицированные капитаны-координаторы, которые постоянно готовы принять и обработать сигнал бедствия и спланировать поисково-спасательную операцию в морском поисково-спасательном районе Украины.

29.08.2017 г. в 11:25 дежурным капитаном-координатором Государственного морского спасательно-координационного центра Морской поисково-спасательной службы Министерства инфраструктуры Украины было получено сообщение от агента судна ZHEN HUA 29 (флаг Гонконга) о том, что на борту судна член экипажа (старший механик) нуждается в срочной медицинской помощи и необходима его госпитализация.

Дежурный капитан-координатор объявил стадию тревоги. Было принято решение о подготовке и задействовании поисково-спасательного катера "ПРК-01" КП "МПСС". Моряк был вовремя доставлен на берег, где ему оказали медицинскую помощь.

ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВШЕСТВА ТУРЦИИ

Проблемы поиска и спасения для черноморских стран едины и заключаются в приеме сигналов бедствия и быстром реагировании с организацией спасательной операции. Но у каждой страны есть свои наработки, которыми представители морских ведомств делятся на конференции. Турецкий координационный центр по поиску и спасению на море представил наработки по системам радиосвязи, которые использует для получения сигналов бедствия. Используя автоматическую идентификационную систему в судоходстве AIS, как и все черноморские страны, турецкая служба контролирует все суда, которые находятся в морских водах Турции. По всему побережью установлены базовые станции AIS, главным центром которых является Анкара. Используя спутники INMARSAT, систему отслеживания LRIT, спасательная служба Турции контролирует все суда в морской зоне до 1000 морских миль от берега. Больших успехов Турция добилась в развитии телемедицины. Сервисные центры телемедицины соответствуют требованиям IMO. И оказывают помощь турецким судам и всем, кто осуществляет навигацию в турецкой зоне, предлагая медицинские консультации и медицинскую эвакуацию.

Сегодня Турция работает над установкой системы MEOSAR, которая позволяет мгновенно обнаруживать оповещение о бедствии по всему миру. В настоящее время в системах TR-MEO уже имеется шесть каналов MEO и один канал Geo (объединенный). Система MEO будет эффективно использоваться к концу 2018 г. в системе Cospas-Sarsat, которая также применяется в Грузии, Украине, Болгарии и Румынии. При получении сигнала бедствия координационный центр организует спасательные работы, привлекая самые современные быстроходные катера, при необходимости — вертолет, благодаря чему есть возможность контролировать свой поисково-спасательный район в Черном море. В этом году в Турции было спасено 168 человек и проведено 10 медицинских эвакуаций.





СОЗДАНИЕ МОРСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ В БОЛГАРИИ УЛУЧШИЛО КООРДИНАЦИЮ СЛУЖБ

Несмотря на небольшой участок морского побережья в Болгарии, всего 414 км по сравнению с турецкими 1700 км, развитию морской спасательной службы уделяется большое внимание.

— С созданием морской администрации улучшилась координация всех учреждений, которые задействованы в спасении на море, — сказал глава Болгарского морского спасательно-координационного центра Пламен Бонев. — Мы сотрудничаем с военно-морскими силами, которые обладают кораблями и вертолетами, оборудованными инфракрасной системой обнаружения людей. Координация с береговой охраной, государственными ведомствами, частными структурами помогает быстро реагировать на различные ситуации. В этом году мы получили более 200 сигналов бедствия. И провели 60 спасательных операций. Было спасено 70 человек с яхт, потерпевших крушение, и надувных средств, унесенных в море.

Увеличение количества случаев уноса в море надувных лодок и матрасов фиксирует и Грузия, где в летний сезон морская спасательная служба получала по несколько сигналов в день. Для улучшения координации спасательных работ в Грузии проводятся национальные учения, в которых участвуют береговая охрана, военно-морские силы, государственные и частные структуры. Сегодня правительство Грузии решает вопрос о приобретении вертолета для спасательных работ в море.

РУМЫНИЯ ПОВЫШАЕТ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ

Большой шаг вперед в оснащении морской спасательной службы сделала Румыния, имея современный быстроходный флот, современное оборудование согласно стандартам ЕС. И сегодня работает над усовершенствованием подготовки, организации, обеспечения и координации служб SAR, чтобы уберечь максимум жизней в море от любого риска, свести к минимуму потери жизни, травмы, материальный ущерб и риск для окружающей среды, максимизировать эффективность системы SAR за счет инноваций, контролировать и поддерживать суда в неблагоприятных погодных условиях в румынских морских водах и обеспечивать контроль над морским транспортом с наивысшим уровнем безопасности и эффективности для предотвращения навигационных событий.

Как отмечают румынские спасатели, в этом году количество сигналов бедствия увеличилось. Если в прошлом году было 58 спасенных жизней, то в т.г. — 403. Из них 294 — беженцы из стран Ближнего Востока. Это сигнал для Украины, чтобы быть готовой к различным ситуациям с беженцами, суда которых могут по стечению погодных условий оказаться у берегов нашей страны.

Делегации отчитались в виде национальных презентаций о своем состоянии дел по поиску и спасению: количество и размещение спасательных единиц, зоны и скорость покрытия этими средствами, покрытие акватории системами связи, статистика происшествий. Отдельным пунктом обсуждался вопрос ложных тревожных сигналов, которые значительно усложняют работу спасателей, отбирая время на установление ложности сигнала и забивая каналы связи. Было отмечено, что подавляющее большинство таких вызовов происходит из-за некачественного оборудования или по причине элементарного несоблюдения либо незнания моряками правил и процедур работы с данным оборудованием.

IMO РЕКОМЕНДУЕТ ЧЕРНОМОРСКИМ СТРАНАМ ПРОВЕДЕНИЕ СОВМЕСТНЫХ УЧЕНИЙ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

На конференции присутствовал представитель Международной морской организации Osamu Marumoto, который пояснил, что одной из стратегических задач IMO является безопасность на море. И все пассажирские суда, согласно циркуляру MSC/Circ.1079 о руководящих принципах сотрудничества (в соответствии с правилом V/7.3 SOLAS), разработанным Комитетом IMO, должны иметь на борту План сотрудничества с соответствующими поисково-спасательными службами в случае чрезвычайной ситуации, чтобы судно, компания и службы SAR вместе могли работать эффективно. В плане также должны быть предусмотрены положения о проведении периодических учений для проверки его эффективности.

Одной из рекомендаций IMO для черноморских стран является проведение совместных учений. На конференции поднимался вопрос о проведении субрегиональных двух- или трехсторонних учений стран-соседей, о чем уже есть предварительная договоренность между Украиной и черноморскими странами.

Также на конференции был обсужден комплекс вопросов, связанных с офшорными операциями по поиску и спасению в Черном море. Отдельное внимание делегатов было сосредоточено на актуальных региональных аспектах нынешнего времени, включая вопросы разграничения поисково-спасательных районов в Черноморском регионе и обмена AIS данными о движении судов в Черноморском регионе.

Конференция дала возможность обмена важной информацией между координационными центрами по поиску и спасению на море. И ввиду создания морской администрации в Украине, несомненно, опыт черноморских стран будет полезен для организации работы и координации усилий всех морских сил.

ИЩУК Инна



Мариупольские портовики делают ставку на агрокомплекс



Лишившись значительной части традиционных грузопотоков, Мариупольский морской торговый порт вплотную занялся их диверсификацией. Несмотря на экономические сложности, портовики начали реализацию масштабного проекта по созданию перегрузочного кластера агропромышленных грузов.

ПЕРВЫЙ КАМЕНЬ

На территории будущего объекта в июне нынешнего года с участием Премьер-министра Украины Владимира Гройсмана была заложена капсула — символический "первый камень" специализированного зернопогрузочного комплекса. Планируется, что уже в 2019 г. он выйдет на расчетные мощности по перевалке двух миллионов тонн зерна.

"То, что сегодня мы, по сути, даем старт строительству АПК-кластера, говорит о том, что Мариупольский порт будет развиваться, и люди будут обеспечены стабильной работой. Такой стратегически важный город, как Мариуполь, должен получать всестороннюю поддержку в реализации инфраструктурных проектов. Наша поддержка и порта, и города способствует укреплению экономики всей Украины", — отметил Премьер-министр.

На закладке новейшего на Азовском море специализированного зернопогрузочного комплекса присутствовали руководители предприятий транспортной отрасли страны — председатель Администрации морских портов Украины Райвис Вецкаганс и председатель Правления ПАО "Укрзализныця" Войцех Балчун, а также губернатор Донецкой области Павел Жебривский. Все они отметили важность развития транспортной инфраструктуры Мариуполя, который имеет потенциал, чтобы стать полноценным транспортным хабом и для продукции отечественных товаропроизводителей, и для транзитных грузов. В этой связи одной из первоочередных задач как государственного, так и частного капитала, является создание достаточного количества мощностей для перевалки продукции предприятий агропромышленного сектора, экспорт которых растет с каждым годом.

ПРЕДЫСТОРИЯ

В середине 2014 г. большая часть традиционных источников грузов ГП "ММТП" (меткомбинаты, шахты и другие предприятия) оказались на оккупированных территориях Донецкой и Луганской областей. Еще более усугубили ситуацию непрекращающиеся боевые действия, атаки и теракты на железной дороге.



Порт оказался отрезанным от многих грузовладельцев на севере Донбасса: Енакиевскиевского, Алчевского и Макеевского меткомбинатов, "Донецкстали", глиняных карьеров и угольных шахт. В итоге в 2015 и 2016 гг. основой его грузопотоков была продукция местных металлургических комбинатов — имени Ильича и "Азовстали", а также поставляемое для них сырье: железорудный концентрат и коксующийся уголь. Кроме этого, порт перегружал небольшие партии масла и шрота мариупольского завода "Сателлит", каолиновую глину и зерновые с прилегающих к городу территорий.

Оказавшись в сложной ситуации, портовики начали искать новые возможности для своего предприятия. Принимая во внимание, что Украина — второй по величине экспортер зерна в мире, а Мариуполь расположен на территории, где традиционно выращивают зерновые культуры, пришли к выводу, что логично развивать перевалку агропромышленных грузов, к тому же имеющих высокую доходную ставку. В итоге было принято логичное решение о создании специализированного кластера агропромышленных грузов.

КАКИМ ОН БУДЕТ?

Импульсом для создания агропромышленного кластера послужило начало проектирования **комплекса по перегрузке зерновых грузов**. Проект был разработан в 2016 г., а в начале 2017 г. прошел государственную экспертизу. Реализовывать его предполагается в два этапа. В строительство первой очереди комплекса будут инвестироваться собственные средства порта, заработанные ранее, а вторая очередь потребует привлечения средств инвесторов. Всего потребуется 910,0 млн грн., из них 467,4 млн — на 1-ю очередь. Ожидается, что дисконтированный срок окупаемости проекта (DPP) составит 6,8 года.

Местом строительства перегрузочного комплекса выбрана площадка, расположенная у двух причалов, общей площадью около 20 тыс. кв. м. В год комплекс должен перерабатывать до 2 млн т, а единовременно хранить до 131,1 тыс. т (1-я очередь — 57 тыс. т, 2-я очередь — 74,1 тыс. т). В сутки с автомобильного транспорта здесь можно будет принимать 9 тыс. т груза, с железнодорожного транспорта — 6 тыс. т, грузить на суда по двум линиям — до 20 тыс. т и осуществлять сушку зерна объемом до 3 тыс. т.

Подготовительный этап строительства 1-й очереди проекта начался в январе 2017 г. (окончание намечено на 2018 г.). В планах — строительство 10 емкостей по 5,7 тыс. т авто- и ж/д разгрузки, а также приобретение и монтаж одной зернопогрузочной машины производительностью до 1000 т/час. На этапе 2-й очереди (начало — в 2018 г., окончание — в 2019 г.) за счет привлечения средств инвестора планируется построить 13 емкостей по 5,7 тыс. т и установить зернопогрузочную машину № 2 производительностью до 1000 т/час с потенциальной возможностью работы в реверсном варианте.

В середине 2016 г. в формирующийся кластер вошел **склад генеральных грузов порта**. Между Фондом госимущества Украины и фирмой ООО "СТТ" был подписан договор аренды сроком на 15 лет, согласно которому арендатор взял на себя обязательства произвести реконструкцию склада с переориентацией его на напольное хранение агропромышленных грузов. После ее завершения норма единовременного хранения должна увеличиться до 30 тыс. т и будет организован прием грузов со всех видов транспорта. Объем заявленных инвестиций — 100 млн грн. Стоит подчеркнуть, что с 2014 г. это первые реальные инвестиции в государственное предприятие, расположенное в зоне АТО.



Премьер-министр Украины В. Гройсман и директор ГП "Мариупольский МТП" А. Олейник на церемонии закладки символического первого камня нового зерноперегрузочного терминала в Мариупольском порту

Реконструкция склада направлена на создание механизированных линий перегрузки зерновых грузов и продуктов переработки масличных культур (шротов и жмыхов) с накоплением судовых партий, их кратковременным хранением и отгрузкой на транспортные суда.

Складская площадь в итоге составит более 7 тыс. кв. м, годовой объем перевалки грузов — до полумиллиона тонн, объем единовременного хранения — до 30 тыс. т. Производительность приемки зерновых культур, шротов и жмыхов и с автомобильного, и с железнодорожного транспорта — 200 т/ч, производительность отгрузки на водный транспорт



— 600 т/ч. Механизированный склад после его реконструкции должен обеспечивать полный комплекс обслуживания по приемке и хранению АП-грузов, доставляемых автомобильным и железнодорожным транспортом.

Летом 2016 г. на прилегающей к порту незастроенной территории началась реализация проекта по строительству **масло-комплекса** мощностью 0,5 млн т в год. Строительство складской (наземной) его части осуществляет компания ООО "Евро-Ойл".

В настоящее время завершены работы по сооружению фундаментов и сборке емкостей для хранения масла общим объемом до 15 тыс. т, а также сопутствующей инфраструктуры. А в 2018 г. планируется проложить подающий трубопровод через территорию порта на 3-й, а в дальнейшем и на 5-й и 6-й причалы, для перекачки масла с установкой стендерных устройств для дальнейшей его отгрузки на суда.

Строительство масло-комплекса предполагает объем инвестирования 260 млн грн. компанией ООО "Евро-Ойл". Окупаемость объекта — предположительно 4,3 года.

ЧТОБЫ ВЕДЕНИЕ БИЗНЕСА БЫЛО КОМФОРТНЫМ

Логистика будущего кластера АП-грузов в Мариупольском порту имеет ряд преимуществ. Прежде всего, каждый его элемент будет иметь собственные независимые автоподъездные пути и фронты выгрузки. С учетом суточной пропускной способности станции Мариуполь-порт (780 вагонов в сутки), а также взаимного рационального расположения элементов кластера это позволит обеспечить разгрузочные мощности с железной дороги до 150 вагонов в сутки.

Таким образом, после реализации проекта, выбрав предприятия, входящие в АП-кластер Мариупольского порта, грузовладелец не только страхует себя от простоев, но и обеспечивает максимальную оборачиваемость вагонов (зерновозов, цистерн и др.). А это при нынешнем дефиците подвижного состава имеет одно из приоритетных значений для увеличения экспорта и выполнения контрактных обязательств перед покупателями.

Отдельно стоит сказать о перспективах, связанных с приобретением зернопогрузочной машины, которая сможет работать в реверсном режиме. Шаг этот ориентирован на грузовладельцев стран Каспийского региона и позволит организовывать накопление укрупненных судовых партий по варианту "судно—склад—судно".

Все элементы кластера будут иметь договорные отношения с одной стивидорной компанией в лице ГП "ММТП", которая обеспечит прозрачное тарифообразование, ориентированное не на отдельного клиента, а на всех в равной степени. В совокупности это позволит создать здоровую конкурентную среду для комфортного ведения бизнеса и другим грузовладельцам, выбравшим услуги Мариупольского порта.

НЕ ДЕКЛАРАЦИИ, А РЕАЛЬНЫЕ ШАГИ

В настоящее время предприятие сконцентрировалось на создании зернового комплекса. Оснастить его планируется технологическим оборудованием американо-канадской компании ABROOK-AGI, имеющей производственные мощности в Европе, Канаде и США, а также зернопогрузочной машиной немецкого производителя NEUERO.

Первое оборудование начало поступать в порт в августе 2017 г.: воздушные фильтры из Дании, транспортное оборудование в виде ленточных конвейеров из США. Полностью всю поставку по контракту планируется завершить до конца текущего года, а в 2018 г., после строительства фундаментов зернового комплекса, начнется его монтаж и пусконаладка.

Мариупольские портовики уверены, что на базе ГП "ММТП" в ближайшие годы будет создан современный высокотехнологичный кластер АП-грузов, подобного которому ранее не было в портах украинской части Азовского моря.

"Ввод в строй продовольственного кластера обеспечит нашу универсальность, возможность эффективно работать практически с любыми грузами, — уверен директор ГП "ММТП" Александр Олейник. — Мариупольский порт не только декларирует свое дальнейшее развитие, но и предпринимает реальные шаги по диверсификации грузопотоков и повышению качества предоставляемых услуг".

В результате формирования кластера у порта появятся все шансы обеспечить привлечение инвестиций, расширение объема и номенклатуры перегружаемой продукции, создание современной высокотехнологичной инфраструктуры и, как следствие, увеличение совокупного грузооборота, доходов предприятия и государства.

Ну а дальнейшее расширение кластера будет способствовать объединению усилий отдельных участников рынка и государственного предприятия для достижения наивысшего экономического результата. Это, несомненно, способно вывести как Мариупольский порт, так и его партнеров на новый уровень рынка транспортных услуг, оживить и повысить экспортно-импортный потенциал региона в целом.

ОБЕДИНСКАЯ Светлана

**Адрес: пр-т Адмирала Лунина 99,
Мариуполь, 87500, Украина
Тел: +38 (0629) 40-86-34;
факс: +38 (0629) 40-86-60
E-mail: all@marport.net
http://marport.net/**





ГП "ЧЕРНОМОРНИИПРОЕКТ"

Единственное в Украине Государственное предприятие "Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта". Основан в августе 1930 г.

- Проектирование и авторский надзор за строительством: морских портов, перегрузочных терминалов, судоремонтных предприятий и других объектов инфраструктуры морского транспорта;
- научно-исследовательские работы в области морской гидротехники;
- инженерные изыскания: геология, гидрология, геодезия;
- экологические исследования и научно-экологическое сопровождение объектов строительства;
- обследование и паспортизация производственных зданий и сооружений

ГП "ЧЕРНОМОРНИИПРОЕКТ":

- владеет Лицензией, выданной ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИЕЙ ТЕХНОГЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ на предоставление услуг и выполнение работ противопожарного назначения (проектирование систем пожаротушения, пожарной сигнализации, устройств молниезащиты на объектах);
- является членом Украинской ассоциации Качества (Свидетельство: серия С №15012);
- владеет Разрешением, выданным Госгорпромнадзором Украины на выполнение работ повышенной опасности — водолазных работ;
- имеет "СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРИЗНАНИИ" Регистра судоходства Украины № 22-4-05-17, срок действия — до 15.02.2022 г.

Научно-техническая продукция института разрабатывается в контролируемых условиях, определенных Системой Менеджмента Качества в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 9001:2008 и сертифицированной Bureau Veritas Certification, а также национальным органом Украины по сертификации УкрСЕПРО по ДСТУ ISO 9001:2009 (ISO 9001:2008, IDT).



За последнее время институтом выпущено ТЭО к проекту "Размещение (строительство) терминалов перегрузки для нефтепродуктов, зерновых, генеральных грузов и растительных масел; здания и сооружения морского транспорта. Перегрузочный терминал зерновых грузов и шрота. Первая очередь строительства", заказчик — ООО "Причалы Коминтерна". В настоящее время ведется разработка проекта строительства перегрузочного комплекса зерновых грузов по адресу: Одесская область, г. Черноморск, с. Малодолинское.

**Адрес: проспект Шевченко, 12,
г. Одесса, 65058, Украина
E-mail: blasdari@optima.com
факс: +38 0482 636 683;
+38 048 777 29 37
Директор:
Никулин Сергей Георгиевич,
тел.: +38 0482 639 413**













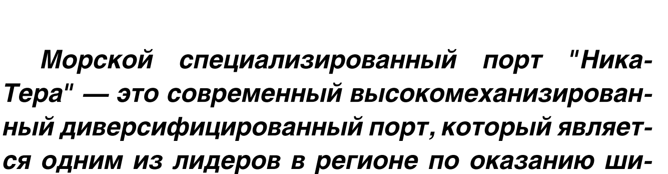
WWW.MARITIMEDAYS.ODESSA.UA

WWW.APK-INFORM.COM





Основные направления современного портового комплекса



Морской специализированный порт "Ника-Тера" — это современный высокомеханизированный диверсифицированный порт, который является одним из лидеров в регионе по оказанию широкого спектра стивидорных услуг по перевалке, хранению, подготовке и отправке разных грузов.

Порт расположен на левом берегу Бугского лимана в 34 милях от моря. Порт оснащен 7 причалами общей длиной около 1600 м с глубинами от 10,5 м до 11,75 м. Площадь подходного канала и операционной акватории порта составляет 67,4 га.

Погрузочно-разгрузочный комплекс порта "Ника-Тера" состоит из четырех специализированных грузовых районов:

- ✓ первый грузовой район специализируется на зерновых грузах;
- ✓ второй — на зерновых грузах и минеральных удобрениях;
- ✓ третий — на сыпучих грузах открытого хранения, наливных и тарно-штучных;
- ✓ четвертый — исключительно на наливных грузах, растительных маслах подсолнечника и других культур, таких как рапс и соя.



С текущего 2017—2018 маркетингового года мощности "МСП Ника-Тера" стали позволять одновременно обрабатывать крупнотоннажные суда с зерном: судно типа Panamax 2 погрузмашинами одновременно на 2-х причалах или 3 судна типа Handy на 3 причалах.



Грузовой район № 1 (перевалка зерновых культур):

- мощность по перевалке — 5 млн т/год;
- содержит зернохранилище силосного типа вместимостью 170 тыс. т;
- склад напольного хранения вместимостью 40 тыс. т;
- две погрузочные машины производительностью 1,500 т/час каждая.

Порт оказывает широкий спектр услуг по обработке судов типа Panamax, которые включают в себя погрузку судна у причала до допустимой осадки 10,3—10,5 м, подачу и погрузку барж с дальнейшей дозагрузкой их на рейде.

За счет увеличения рейдовой перевалки с начала маркетингового года "Ника-Тера" обработала зерновых грузов больше на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В целом порт перевалил на 55% больше грузов на рейде, чем за аналогичный период прошлого года.

"Впервые за всю историю существования предприятия в этом маркетинговом году в порту была проведена одновременная загрузка зерновыми двух крупнотоннажных судов на 2-х причалах, — прокомментировал начальник ООО "МСП Ника-Тера" Алим Агакишиев. *— Силами порта была осуществлена параллельная загрузка у причала зерновыми двух крупнотоннажных судов класса Supramax и Panamax до 39,2 и 50,2 тыс. т за 69 и 84 часа соответственно. После этого мы организовали дозагрузку судов на рейде Очакова (банка Трутаева) до 55 и 66 тыс. т. Технологически схема погрузки детально отработана и процесс идет очень успешно. Клиенты довольны существенным сокращением времени загрузки судов у причала и дозагрузки на рейде".*



Маслоперевалочный комплекс был сдан в эксплуатацию в начале текущего маркетингового года, как новый грузовой район (№ 4), для перевалки исключительно растительного масла.

Морской терминал "Ника-Тера" планирует не ограничиваться перевалкой масла подсолнечника, но и осуществлять перевалку рапсового и соевого масел.



Грузовой район № 2 (перевалка зерновых культур и удобрений):
- мощность по перевалке — 2 млн т/ год;
- содержит закрытые склады вместимостью 175 тыс. т;
- две погрузочные машины производительностью 1,500 т/ч и 1000 т/ч.

На сегодняшний день маслоперевалочный комплекс является одним из самых современных и технологичных в Украине. Пропускная способность перегрузочного комплекса оценивается в 500 тыс. т наливных грузов в год, но в наших планах дальнейшее увеличение его мощностей.

В целом, маслоперевалочный комплекс "Ника-Теры" состоит из 3-х технологических парков, состоящих из 18 резервуаров с объемом единовременного хранения 33 тыс. т. Для перегрузочных работ с автомобильного и железнодорожного транспорта построены эстакады, рассчитанные на одновременную разгрузку 5 железнодорожных и 4 автомобильных цистерн. Комплекс оснащен четырьмя автономными насосными станциями, обеспечивающими оперативность слива цистерн до 20 мин./цистерна.



Грузовой район № 3 (перевалка сыпучих грузов):
- мощность по перевалке — 1,8 млн т/год;
- возможность перегрузки глины, угля, фосфоритов и наливной химии;
- склады открытого хранения с возможностью единовременного хранения 180 тыс. т.

Современное оборудование маслоперевалочного комплекса обеспечивает полную автоматизацию всех производственных процессов, включая учет, движение и хранение груза. На этапе отбора проб и во время приемки действует многоступенчатый контроль масла.

Из семи причалов морского терминала "Ника-Тера" два оснащены необходимым технологическим оборудованием для перевалки наливных грузов. Специальные трубопроводы обеспечивают возможность одновременной загрузки 2-х танкеров 10 и 20 тыс. т до осадки 10,3 м. Скорость погрузки судов составляет до 600 м^3 в час.

По словам начальника порта, перевалка растительных масел является перспективным направлением портового бизнеса.

"Аграрии и трейдеры, которые уже являются нашими ключевыми клиентами по перевалке зерновых,



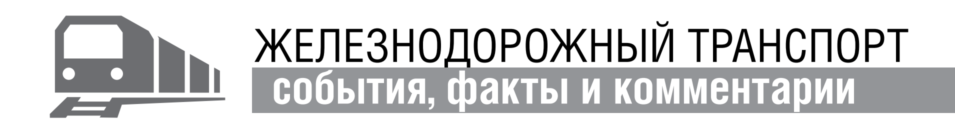
Грузовой район № 4 (перевалка масла):
- мощность по перевалке — 0,5 млн т/ год;
- объем единовременного хранения — 33 тыс. т (18 резервуаров);
- одновременная разгрузка 5 вагонов и 4 автоцистерн;
- маслопроводы снабжены датчиками влаги.

также работают в сегменте растительных масел, поэтому запуск отдельного маслоперевалочного терминала предоставит нам конкурентное преимущество, сделав "Ника-Теру" более универсальным портом за счет расширения номенклатуры обрабатываемых грузов", — добавил Алим Агакишиев.

На сегодня порт "Ника-Тера" нацелен на индивидуальный подход к требованиям клиентов и организацию комплексного обслуживания на современном уровне.

ВАСИЛЬКОВА Лидия

**ООО "МСП Ника-Тера", Украина,
г. Николаев, ул. Айвазовского, 23,
E-mail: presscenter@nika-tera.com.ua;
сайт: http://nikatera.com/**



15+, или результат тарифного диалога

Государственная регуляторная служба после длительной дискуссии между ПАО "Укрзализныця" и бизнесом касательно размера индексации тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом согласовала проект приказа Министерства инфраструктуры, который предусматривает индексацию тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины на 15%. Такой результат — компромиссное решение "Укрзализныци" и бизнеса.





Вопрос справедливой индексации грузовых ж/д тарифов является одним из наиболее важных как для эффективного функционирования "Укрзализныци", так и для бизнеса. Эту проблему нельзя решать в одностороннем порядке, только конструктивный диалог будет способствовать эффективному решению.

Один из главных аргументов "Укрзализныци" о необходимости индексации тарифов — существенный разрыв между темпом роста цен товаропроизводителей и собственно тарифами, а также размером повышения. Как отметил директор по экономике и финансам ПАО "Укрзализныця" Андрей Рязанцев, компания систематически в предыдущие годы повышала тарифы на меньшие цифры по отношению к индексу цен товаропроизводителей или к индексу потребительских цен.

"В прошлом году железнодорожные тарифы были индексированы на 15%, а индекс цен производителей вырос на 35,7%. Даже подняв тарифы на 15%, мы не выйдем в ту точку, на которой находится индекс цен производителей за последние два года. Когда так тарифы "Укрзализныци" регулируются, предприятия могут устанавливать цены на свою продукцию в свободном режиме", — отметил А. Рязанцев.

По статистическим данным за январь—сентябрь 2017 г., к примеру, добыча каменного угля выросла в цене на 43%, нефти и газа — на 41,2%, производства кокса и продуктов нефтепереработки — на 71,5%, химвеществ и химпродукции — на 12,7%, металургического производства и производства готовых метизделий — на 35,9% и др.

Экс-заместитель министра инфраструктуры Александр Кава отмечает, что дисбаланс между тарифами и ценами промышленников создает неравные условия работы и ограничивает "Укрзализныцю" в реализации инвестиционной программы. "Если в "Укрзализныце" не будет достаточно ресурсов для финансирования операционных расходов и инвестиций в обновление парка вагонов и локомотивов, то будут создаваться условия, когда "Укрзализныця" не сможет обеспечивать потребность экономики в перевозке грузов. Последствия ощутит на себе тот же бизнес, который сейчас выступает против индексации тарифов. "Укрзализныця" не может осуществлять перевозки по тарифам ниже себестоимости", — отмечает А. Кава.

Изначально ПАО "Укрзализныця" инициировало с февраля 2017 г. индексацию тарифов на грузовые перевозки на 25%. В утвержденном финплане эта цифра была снижена до 22,5%, но бизнес соглашался проиндексировать тарифы только на 8,4%.

В результате длительных переговоров с бизнесом на разных площадках Государственная регуляторная служба все-таки согласилась на 15%-ную индексацию тарифов, поскольку ее размер практически соответствует прогнозному индексу цен производителей промышленной продукции на конец текущего года. Индексация начнет действовать на основании приказа Мининфраструктуры "Об утверждении изменений к Сборнику тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги", который вступит в силу после регистрации в Минюсте и публикации в официальном издании. По данным "Укрзализныци", от индексации тарифов ведомство сможет получить около 1,4 млн грн. дополнительных доходов. Как заверяют в компании, деньги будут направлены на обновление основных средств, в частности, на приобретение и ремонт подвижного состава.

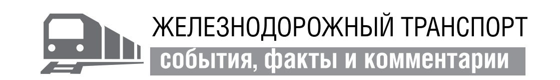
ПАО "Укрзализныця" в этом году открыто обсудило с бизнесом инвестиционный план, в частности проекты, которые могут быть реализованы в 2018 г., согласно которым предусматривается модернизация пассажирских вагонов и тягового подвижного состава, приобретение грузовых вагонов, электрификация направления Долинская—Николаев, электрификация и укладка путей Бескидского тоннеля и др.

Компания предложила участникам рынка согласовать конкретные направления, требующие первоочередных инвестиций. "Мы открыты для бизнеса в тех направлениях, где осуществляем модернизацию и капитальные инвестиции. Открыто демонстрируем, куда будем вкладывать деньги от индексации тарифов на грузовые перевозки. Готовы и в будущем обсуждать, идти на небывалый диалог. Направления инвестирования определены экономическим и техническим анализом — это инфраструктура, вагоны и тяговый подвижной состав. От обновления основных средств компании, состояния и количества парка, тарифной политики зависит и общая ситуация на транспортном рынке, и мы готовы работать сообща", — отметил и.о. главы Правления ПАО "Укрзализныця" Евгений Кравцов.

Между тем, отмечают в "Укрзализныце", темпы старения подвижного состава, его износ до 90% и более диктуют потребность в срочном обновлении, массовых закупках, больших объемах ремонта и модернизации, оживлении строительства подвижного состава в Украине. Рынок уже сетует на дефицит локомотивов и нехватку вагонов. В частности, как сообщили в компании, подлежат списанию в 2017 г. 147 локомотивов, в 2018 г. — 388, в 2019 г. — 328. Также в 2018 г. заканчивается срок службы 14,5 тыс. вагонов, в 2019 г. — более 22 тыс., в 2020 г. — более 20 тыс.

В 2018 г. "Укрзализныця" планирует закупить 2500 грузовых полуваговов и 700 вагонов-зерновозов, а также построить силами филиалов 4100 полувагонов и 100 фитинговых платформ. В "Укрзализныце" также проводится работа для получения кредитных денег ЕБРР на сумму $150 млн для закупки более 6000 полувагонов.

В инвентарном парке ПАО "Укрзализныця" — 3562 локомотива, из которых 550 — пассажирские, 1758 — грузовые, 1254 — маневровые. В компании работают как над закупкой нового тягового подвижного состава, так и над модернизацией существующего.



"Укрзализныця" планирует в ноябре подписать рамочное соглашение о сотрудничестве с General Electric Transportation. Стороны намерены сотрудничать по проекту совместного обновления украинского парка тепловозов и их сервисного обслуживания. Уровень локализации планируется довести до 40% в течение следующих трех лет. Это будет в т.ч. зависеть и от степени готовности украинских предприятий. Корпорация General Electric для локализации производства локомотивов в Украине выберет производственную базу — одно из украинских предприятий. Пятилетний план развития ПАО "Укрзализныця" предусматривает модернизацию и закупку 270 локомотивов. В 2018 г. ПАО "Укрзализныця" намерено пополнить свой парк подвижного состава 30 новыми тепловозами. Возможно, это будут локомотивы General Electric.

Стратегия развития ПАО "Укрзализныця" на 2017—2021 гг. предусматривает комплексную модернизацию подвижного состава и инфраструктуры. Потребность в инвестициях на ближайшие 5 лет в компании оценивают от 130 до 150 млрд грн. В частности, планируется обновление (модернизация старых или закупка новых) 30% парка грузовых вагонов и локомотивов, 45% пассажирских вагонов. Ожидается, что инвестиции в сектор грузовых перевозок составят более 28 млрд грн., что позволит приобрести 20 тыс. новых вагонов и модернизировать 50 тыс. уже имеющихся. Что касается тягового подвижного состава, планируется закупить более 200 новых локомотивов (30 млрд грн.) и провести модернизацию имеющихся (9,5 млрд грн.). Лишь 28% необходимых средств на обновление планируется направить за счет индексации тарифов, остальная сумма, говорят в "Укрзализныце", это улучшение операционной эффективности и заемные средства.

В компании также отмечают, что объемы капитальных инвестиций значительно выросли: за 9 месяцев т.г. — почти 6 млрд грн., что чуть меньше, чем за весь прошлый год. Если бы не массовые блокировки торгов компаниями-посредниками по ключевым позициям — на приобретение полувагонов, материалов для строительства ж/д путей и др., то сумма освоенных капинвестиций значительно бы возросла, отмечают в компании.

Участники транспортного рынка выражают обеспокоенность тем, что в "Укрзализныце" действует перекрестное субсидирование убыточных пассажирских перевозок за счет грузовых. По сути, доходы от грузовых перевозок "съедают" убытки от пассажирских.

Участники рынка отмечают, что большая социальная нагрузка в виде не компенсирования перевозчику затрат в убыточном сегменте (пассажирских перевозках) и механизм покрытия расходов на них за счет доходов от грузоперевозок — несправедливая модель с точки зрения развития грузового сегмента. В 2017 г. "Укрзализныця" прогнозирует 10,5 млрд грн. убытков от пассажирских перевозок.

В большинстве европейских стран выделяются дотации из государственного бюджета как в развитие инфраструктуры, так и в пассажирский сектор. Ситуацию усугубляет и задолженность местных органов власти за перевозку льготников. В этом году уровень компенсации за эти услуги критически низкий — не достигает и 10%. На эти неполученные деньги перевозчик мог бы отремонтировать большее количество подвижного состава и меньше денег отвлекать с грузового сегмента.

ГЛУШКО Наталия





Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Ильичевск Клайпеда 52 часа
Дистанция 1766 км

From Illichivsk to Klaipeda – 52 hours. Distance 1766 km.

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train, the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project. It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.

Stockholm
Helsinki
Klaipeda
Lietuvos
Respublika
Kaunas
Minsk
Belarus
Korosten
Ukraine
Kiev
Kishinev
Odessa
Bucharest
Illichivsk
Poti
Baku
Varna
Istanbul
Batumi

Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion
VIKING Train Operator

АО «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.






а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua



Тонкости монтажного дела от отраслевого эксперта



"Южмормонтаж" сегодня является одним из ведущих предприятий Украины и Черноморско-Азовского региона по монтажу, ремонту, сервисному обслуживанию подъемно-транспортной техники. По итогам 2016 г. "Южмормонтаж" стал лауреатом 10-го Национального морского рейтинга Украины и был награжден специальным памятным знаком "За развитие инфраструктуры".

О работе предприятия мы попросили рассказать генерального директора ЧАО "Южмормонтаж" Илдара Гибадуллина.

— Илдар Сиразеевич, прошлый год для Вас был очень хорошим — по итогам Национального морского рейтинга Украины Ваше предприятие было награждено специальным памятным знаком. Расскажите, каким 2017 г. был для Вашего предприятия: что сделано и что еще планируется сделать до конца года?

— Монтажное дело для нас больше, чем просто бизнес, и для нас большая честь, когда общественность оценивает наш вклад в развитие инфраструктурных объектов Украины. В 2017 г. продолжилась тенденция по приросту монтажных проектов, что свидетельствует о том, что экономика страны набирает темпы роста. Наше ремесло очень чувствительно к таким факторам, когда ремонтов больше, чем монтажей, часто это связано со снижением роста экономики. Мы с удовольствием выполняем ремонты перегрузочной техники, продлевая эксплуатационный ресурс, вместе с тем, монтажи вдохновляют по-своему. Представьте себе пустую площадку, потом на эту пустую площадку завозят "груду" металла, а через месяц или два это все превращается в высокотехнологический комплекс, к которому подтягивается множество людей и вокруг которого все вертится. Метаморфоза, не иначе!

— Последние годы "Южмормонтаж" производил много работ по монтажу и ремонту перегрузочного оборудования на зерновых и маслоперегрузочных терминалах. Расскажите, пожалуйста, о специфике монтажа такого оборудования, с какими проблемами сталкивались специалисты предприятия в процессе выполнения работ и т.д.

— Интересный опыт в монтаже судопогрузочных машин. Дело в том, что, как правило, они приходят автотранспортом и поэтому разложены на очень мелкие узлы и детали, монтаж в итоге получается очень кропотливым и объемным. Плюс современные судопогрузчики насыщены огромным количеством приборов, датчиков и систем управлений, что в свою очередь требует высокой квалификации монтажников и наладчиков. Еще одна из ключевых задач связана с точностью соединения "хвоста" машины с конвейерной линией, это очень тонкая работа, с которой может справиться только опытный специалист.

— Как, по Вашему мнению, будет развиваться рынок технологического и перегрузочного оборудования агропромышленного комплекса, какие новые направления ожидаются в данной отрасли в ближайшее время?

— Основные мировые тенденции в сфере перегрузочного оборудования, которые мы наблюдаем, это специализация технологических линий для перевалки зерновых грузов. Что позволяет существенно увеличивать производительность погрузки и сокращает простой судов. Для примера можно отметить, что универсальная схема погрузки с портальными кранами позволяет достигать производительности от 300 т до 500 т в час, а специализированная схема с применением судопогрузочной машины типа Neuero — более 2000 т в час.

Также актуальны вопросы экологии, что за собой влечет приведение в соответствие европейским стандартам производственных мощностей, например, установку систем пылеподавления, современных фильтров, конвейерных линий с использованием укрывающих лент для повышения сохранности грузов.

— Какие тенденции в транспортной отрасли, по Вашему мнению, в настоящее время определяют рынок подъемно-транспортного оборудования (по техническим характеристикам, по грузоподъемности, по скорости выполнения поставленных задач и т.д.)?

— К основным тенденциям транспортной отрасли можно отнести два основных аспекта, это контейнеризация грузов и специализация перегрузочных терминалов. Причем, контейнеризация начинает все больше охватывать и сегмент навалочных грузов. И если в аграрном секторе продолжится тенденция к доставке грузов к непосредственному потребителю (например, контейнер с удобрениями к фермеру или контейнер с зерновыми грузами от фермера к потребителю), то темп контейнеризации грузов может увеличиться в разы.



— Насколько можно сравнить перегрузочную технику, производимую отечественными и зарубежными производителями?

— Отечественные производители, по нашим наблюдениям, могут делиться на две группы — те, кто

идут в ногу со временем и предоставляют продвинутые технологии с различными дополнительными преимуществами, и те, кто предоставляют в большей мере "сухой" функционал, периодически комплектуя современными системами. И в том, и в другом случае присуща кооперация, которая в большинстве случаев базируется на комплектующих продвинутых международных производителей. В том случае, когда наши производители идут по пути минимизации расходов, они стараются опираться на украинскую техническую базу и получается оборудование другого уровня, что называется "попроще", хотя надо признать, что сегодня многие потребители, как раз, предпочитают оборудование простое и дешевое. Например, те детали и узлы, которые обычно не являются быстро изнашиваемыми, выходят из строя раньше времени, а быстроизнашиваемые детали изнашиваются реально быстро. В то же время, на



ЧАО "Южмормонтаж" можно смело опираться, так как мы способны запускать в эксплуатацию и то, и другое оборудование, а в процессе монтажа многое будет отшлифовано и доведено до нормальных характеристик.

— Кроме портовых перегрузочных терминалов, специалисты "Южмормонтажа" производили монтажные и сервисные работы на предприятиях агропромышленного комплекса. На каких предприятиях Вы производили монтаж, каким образом специалисты Вашего предприятия выходили из возникших нестандартных ситуаций?

— Нестандартные ситуации есть всегда, так как не бывает одинаковых объектов, точнее каждый объект имеет свои индивидуальные особенности. Один из примеров, как раз не в портовой сфере, был связан с монтажом технологического агрегата для завода томатной пасты весом 80 т, который по технологии производителя данного оборудования должен был проводиться автокраном г/п 400 т. В свою очередь, специалисты ЧАО "Южмормонтаж" разработали уникальную технологию и произвели монтаж собственным автокраном Demag г/п 180 т. Причем, монтаж предусматривал предельную аккуратность и точность позиционирования агрегата. В итоге: мы справились, клиент доволен и у нас завязалась крепкая деловая дружба. Вообще должен признаться, что к нам часто обращаются с самыми сложными и нестандартными ситуациями, и клиенты часто приходят по рекомендациям, с идеей, что это сможет только ЧАО "Южмормонтаж".

— Каковы Ваши планы на следующий и дальнейшие годы*? Планируете ли Вы развивать новые направления*, в т.ч. не относящиеся к транспортной отрасли?

— Как говорится, хочешь насмешить Бога, расскажи ему о своих планах. Вместе с тем, у нас есть определенные стратегические и тактические цели, о которых мы, конечно же, не склоны рассказывать, лучше мы поделимся тем опытом, который уже приобрели. Например, превосходный опыт мы получили при комплексном монтаже технологического оборудования для завода томатной пасты в Херсонской области. Оборудование европейское, ответственность на монтажников высочайшая, так как оборудование не только дорогое, но и должно четко стыковаться в единый технологический механизм, условия, при этом, чисто спартанские. В чистом поле надо было организовать все — бытовки для рабочих, контейнеры с оборудованием, минимальные коммуникации, площадку для грузоподъемной техники и т.д. Вместе с тем, всю работу мы делали сплоченно и с огромным удовольствием, так как и объект крайне интересный, и клиент для нас настоящий компаньон, с которым мы работаем уже не первый год. Благодаря таким объектам, мы понимаем, что для ЧАО "Южмормонтаж" аграрный сектор — это поле новых возможностей для совершенствования своего монтажного ремесла.

Беседовал БОХАН Сергей

Украина, 73021, г. Херсон,
Островское шоссе, 5
Тел: +38 0552 390 400;
www.umm.ua



Всемирный Конгресс FIATA 2017 — хроника событий

Ежегодно Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA) проводит Всемирный конгресс, который является неотъемлемой частью деятельности Федерации, социальным событием и, наконец, не в последнюю очередь — местом встречи профессионалов в сфере логистики для развития и объединения транспортно-экспедиторской отрасли и транспортного мира. В 2017 г. эксперты по логистике со всего мира собрались в 56-й раз с целью обмена мнениями и опытом по принципиальным вопросам, касающимся отрасли. На этот раз встреча состоялась в столице Малайзии Куала-Лумпуре. За прошедшие годы Конгресс получил устойчивую репутацию жизнеспособной международной платформы для обмена и распространения последних и самых инновационных решений в мировой логистической отрасли. Не стал исключением и Конгресс текущего года — собрания различных институтов, консультативных органов и рабочих групп в очередной раз предоставили участникам самую свежую информацию и идеи в отрасли, в то время как разнообразие сетевых сессий позволило членам Федерации взаимодействовать с деловыми партнерами со всего мира самым эффективным способом.



Для Конгресса 2017 г., который проходил с 4 по 8 октября, была избрана тема "Логистика, связующая глобальную торговлю". Данная тема особенно актуальна в существующем экономическом климате, где имеется острая потребность в сверхэффективном перемещении товаров через границы государств. Международный бизнес становится все более глобальным, все больше компаний расширяют свои рынки на мировой арене, тем самым значительно увеличивая спрос на цепочку поставок и ее материально-техническую поддержку. Компоненты успеха такого объекта включают в себя все более широкий спектр факторов — от влияния таможенной политики, глобальных законодательных изменений на транспорте до новейших технологий, обучения и определяющих принципов в области безопасности и охраны. Эти важные проблемы стали предметами рассмотрения в ходе Конгресса, с акцентом на возможности удовлетворения нужд региональных групп и поиск эффективных решений национальных отраслевых проблем.

В одном из крупнейших и наиболее важных событий в календаре глобальной логистической отрасли — Конгрессе — приняли участие более тысячи делегатов из 77 стран. Было проведено более 300 официальных совещаний B2B.

В ПРЕДДВЕРИИ КОНГРЕССА (2—3 ОКТЯБРЯ)

Накануне открытия Мирового Конгресса FIATA 2017 Консультативный орган федерации по профессиональной подготовке (ABVT) провел 42-ю сессию по валидации учебных программ национальных ассоциаций-членов FIATA и предварительное совещание.

ABVT, консультативный орган FIATA по профессиональной подготовке — это центр профессионального образования в FIATA, основанный в 1996 г.

На протяжении всего своего существования ABVT постоянно работал над созданием репутации в качестве основного центра развития обучения в отрасли экспедирования грузов. ABVT разработал серьезные инструменты для поддержания и повышения стандартов отрасли, основанные на фундаментальных знаниях информационных технологий в областях международных перевозок и управления цепями поставок.

Для оценки программ обучения, подтверждаемых и валидируемых в ABVT, используются Минимальные стандарты FIATA для получения диплома FIATA в областях: экспедирования грузов, управления цепями поставок и обучения основам преподавания (андрагогике).

Успешная аттестация (так называемая "валидация") программы обучения дает Национальной ассоциации возможность проводить курсы профессиональной подготовки, с правом выдачи дипломов FIATA. Недавно ABVT разработала "Руководство по валидации" для упрощения процесса аттестации программ.

Сейчас экономика развивается стремительными темпами, ежедневно внедряются передовые технические процедуры, такие как электронная коммерция, электронные перевозки и электронная логистика. Именно поэтому основное условие эффективной работы индустрии грузовых перевозок — это квалифицированный и надлежащим образом обученный персонал. Обучение на протяжении всей жизни, то есть "систематическое поддержание и совершенствование знаний, навыков и компетенции на протяжении всей профессиональной жизни", является ключевым требованием, без которого добиться успеха в этой области совершенно невозможно.



2 октября, в ходе 42-й сессии валидации учебных программ национальных ассоциаций-членов FIATA, 7 национальных ассоциаций (Египта, Эфиопии, Ганы, Мьянмы, Вьетнама, Сингапура и ЮАР) защитили и перезащитили свои программы обучения.

В ходе предварительного совещания 3 октября были в т.ч. рассмотрены пункты повестки дня для основного совещания ABVT, которое состоялось в рамках Конгресса 7 октября, и проанализированы итоги 42-й сессии валидации учебных программ национальных ассоциаций-членов FIATA, состоявшейся накануне.

Члены ABVT также обсудили возможные варианты достижения единого уровня качества всех национальных обучающих программ и аспекты привлечения ассоциациями-членами третьих лиц к проведению обучения. В результате участники совещания пришли к выводу о необходимости разработки регламентирующего документа для проверки компаний-поставщиков обучения и членов ассоциации.

Отдельным вопросом обсуждения ABVT стала инициатива по онлайн-образованию для студентов, обучающихся во всем мире, по модулю "Введение в

теорию и практику процедур глобальной логистики". Было отмечено, что при разработке онлайн-курсов необходимо учитывать страны, в которых нет членов ABVT, избегая конфликта интересов.

В ходе совещания также обсуждались вопросы отношений с общественностью в рамках FIATA и возможности продвижения бренда FIATA.

ОСНОВНАЯ ПРОГРАММА КОНГРЕССА (4—7 ОКТЯБРЯ)

Первый день Конгресса, **4 октября**, открыло заседание молодых специалистов в сфере логистики (YIFF).

Подготовка молодого поколения специалистов логистической отрасли — один из основных приоритетов деятельности FIATA. Помимо своего консультативного статуса в органах ООН и участия в нормотворческом процессе, затрагивающем широкий спектр отраслевых вопросов, FIATA стремится обеспечить "новую кровь" в международном сообществе логистики. На поощрение молодых коллег к участию в инновационных и творческих идеях для практического применения на транспорте направлен ежегодный конкурс, проводимый федерацией, YIFFY Awards ("Лучший молодой международный экспедитор года"), охватывающий Америку, Африку, Европу и Азиатско-Тихоокеанский регион. Благодаря ежегодному конкурсу "Лучший молодой международный экспедитор года" молодые специалисты со всего мира могут поделиться своими знаниями на тему конкретной отрасли грузоперевозок и логистики.

Конкурс YIFFY Awards был учрежден в 1999 г. при финансовой поддержке TT Club и FIATA. Региональные победители (Африка/Ближний Восток, Америка, Азия/Тихий океан и Европа) получают возможность посетить Всемирный Конгресс FIATA, а главный победитель — пройти профессиональное обучение.

Чествование достижений молодых экспедиторов, представляющих национальные ассоциации экспедиторов, происходит на Всемирном Конгрессе FIATA. 2017 г. не стал исключением — более 1000 участников Куала-Лумпурского конгресса поздравили победителя конкурса "Лучший молодой международный экспедитор года" — Брэдли Дэвиса. Брэдли Дэвис участвовал в конкурсе от имени Канадской Международной Ассоциации Экспедиторов, представляющей регион Америки, и соревновался с Тинаше Чиванза из Зимбабве (SFAAZ, Африка/Ближний Восток), Ниан Ван из Китая (CIFA, Азия/Тихоокеанский регион) и Ниной Броз из Германии (DSLV, Европа).

В качестве награды победитель получил приглашение на двухнедельный тренинг от клуба TT в одном из региональных штабов клуба — в Лондоне, Нью-Джерси или Гонконге, а также один год подписки на Международный транспортный журнал (ITJ).

Само заседание молодых экспедиторов было посвящено обсуждению инноваций и креативных идей в



отрасли логистики и экспедирования. В мероприятии приняли активное участие видные лауреаты международной премии YIFFY со всего мира. Вопросы последних достижений в области технологий и образования, их непосредственное влияние на дальнейшее развитие логистической сферы и создаваемые ими возможности для молодых профессионалов стали объектами обсуждения членов YIFF.

Интересные панельные дискуссии были посвящены насущным отраслевым проблемам. Особое внимание участников заседания было уделено роли женщин в сфере логистики и влиянию данной тенденции на положительные результаты индустрии в будущем.

Формат заседания в рамках FIATA 2017, безусловно, предоставил отличные возможности для обмена передовым опытом, обсуждения и создания сетей для региональных и международных участников, которые начинают свою карьеру в области логистики.

Церемония официального открытия Мирового Конгресса FIATA 2017 состоялась **5 октября**. Основной фокус внимания участников в этот день — обсуждение тенденций глобализации мировой торговли и роль логистики в данном процессе.

В первой половине дня участники Конгресса провели основное заседание на тему "Объединение рынков будущего — меры и ресурсы". Во второй половине дня делегаты разделились на 4 группы, каждая из которых объединила представителей глобальных регионов — Африка/Ближний Восток (RAME), Американский регион (RAMNS), Азиатско-Тихоокеанский регион (RAP), Европейский регион (REU). В каждой из групп были проведены панельные дискуссии с региональными отраслевыми лидерами по наиболее актуальным проблемам логистики, присущим конкретным регионам.

Панельная дискуссия в группе Европейского региона (REU) была посвящена обсуждению объединяющей роли логистики для глобальной торговли. Украина была представлена двумя участниками Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС" — организациями ПЛАСКЕ и ПАО "Ильичевсквнештранс".



Завершила второй день Конгресса встреча с экспертами Консультативного органа по правовым вопросам (ABLM), которые раскрыли правовые аспекты и особенности экспедирования в Малайзии.

Программа **6 октября** была особенно насыщена информационно и охватывала практически все сферы мировой логистики.

В этот день открыл работу Конгресса бизнес-форум, организованный Институтом мультимодальных перевозок FIATA, на тему "Цифровизация мультимодальных перевозок". Ключевые спикеры — представители лидеров мировой логистики — поделились своим видением перспектив и открывающихся возможностей для развития железнодорожных перевозок в Юго-Восточной Азии.



Продолжением дискуссионной программы стала встреча экспертов, организованная Консультативным органом FIATA по вопросам защиты и обеспечения безопасности (ABSS), в ходе которой замдиректора Международной организации гражданской авиации (ICAO) Силвейн Лефойе поделился с участниками встречи видением ICAO достижений в сфере грузовых авиаперевозок для глобального развития электронной коммерции и провел консультации относительно предлагаемых мер для соблюдения безопасности в цепи поставок.

Во второй половине дня состоялось заседание, организованное Институтом таможенного дела (CAI), на котором делегаты обсудили вызовы и новые возможности для международной торговли, возникающие в связи со вступлением в силу Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. Особый интерес дискутирующих вызвала роль частного сектора в успешной реализации соглашения и коммуникативная функция национальных комитетов NCTF для совместной работы правительства, законодателей и частного сектора в данном процессе.

Продолжила программу дня встреча экспертов Консультативного органа по информационным технологиям (ABIT), на которой логисты и экспедиторы ознакомились и обсудили две новые перспективные IT-технологии — AI и Blockchain — и усилия компании Yojee относительно объединения этих технологий для сферы логистики и торговли.

Сингапурский стартап Yojee оптимизирует логистику, используя искусственный интеллект и блокчейн. Yojee предлагает логистическим компаниям программное обеспечение, которое будет отслеживать состояние заказов в режиме реального времени, формировать счета, управлять задачами и составлять рейтинг водителя. Кроме того, что система устраняет необходимость в диспетчерах, она позволяет создать чат между клиентом и водителем. По словам соучредителя и генерального директора компании Эда Кларка, благодаря Yojee срок выполнения заказа уменьшается с 2—3 дней до 1 дня.

Стартап также создал чатбот, который позволяет управлять заказами без посредников.

Yojee был запущен более 2 лет назад, и в компании уверяют, что уже работают с 30 тысячами транспортных средств и клиентами из Сингапура, Австралии, Камбоджи и Индонезии.

Завершилась рабочая программа третьего дня Конгресса встречей экспертов, организованной Консультативным органом по международным делам (ABIA), в которой эксперты ЭСКАТО и Комитета КОМЕСА ознакомили присутствующих с преимуществами инфраструктурных инвестиций в логистике.

7 октября Итоговый день работы Мирового Конгресса FIATA был посвящен темам "Профессиональное обучение в сфере логистики" и "Авиационные грузовые перевозки".

В ходе первой сессии, организованной Логистической академией FIATA (FLA), исполнительный директор Центра MIT для транспорта и логистики профессор Крис Каплис ознакомил участников с историей разработки, оптимизации и внедрения системы онлайн-обучения MIT в управление цепями поставок для более чем 180 тыс. студентов в 196 странах мира. Программа MIT является комбинированным методом обучения (предусматривает онлайн-уроки и обучение в аудиториях) и является ключевым решением для повышения квалификации настоящего и будущего поколений специалистов в сфере логистики. Крис Каплис также представил полный обзор того, как компании могут улучшить свои рабочие ресурсы посредством постоянного обучения.

Вторая сессия, организованная Консультационным органом по профессиональному обучению (ABVT), была посвящена теме "Дипломы FIATA в действии: кто, где и сколько?". В ходе мероприятия исполнительный директор Global Trade Professionals Alliance Лиза Макколи рассказала о новой коммуникативной платформе, предназначенной для гармонизации практик по ведению глобальной торговли. Данная платформа — это глобальная программа по сертификации для

специалистов в секторе торговли, соответствующая стандарту ISO 17024, которая со временем будет признана международным стандартом по сертификации специалистов соответствующей компетенции.

Завершил Конгресс свою работу заседанием Института по авиационным грузовым перевозкам (AFI), в ходе которого участники обсудили текущую ситуацию, тенденции и проблемы в экономике авиационных грузовых перевозок.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СОБЫТИЕ (8 ОКТЯБРЯ)

На следующий день после Всемирного Конгресса прошло общее собрание FIATA, в ходе которого состоялось голосование и избрание новых членов Президиума и Расширенного совета. В новоизбранном составе Президиума представлены различные страны мира, что в очередной раз подчеркивает глобальное представительство FIATA.

Новоизбранным президентом FIATA назначен Бабар Бадат (Babar Badat) из Пакистана, генеральный директор Transfreight Corporation (Pvt.) Ltd. Эта компания была основана в 1982 г., став одной из первых международных экспедиторских организаций в Пакистане.

Бабар Бадат стал преемником Чжао Хусяна (Zhao Huxiang) из Китая, к которому на следующие два года перешли полномочия непосредственного бывшего президента. Роберт Вольтманн (Robert Voltmann), США, был переизбран Генеральным секретарем, а Франческо Паризи (Francesco Parisi), Италия, экс-президент FIATA, был избран казначеем. Три должности старших вице-президентов заняли переизбранные Иван Петров (Ivan Petrov), Болгария, и Базиль Питерсен (Basil Pietersen), Южная Африка, а также Тургут Эркескин (Turgut Erkeskin), Турция, который вступил в Президиум в качестве нового члена после длительного сотрудничества с FIATA. Новые члены Президиума FIATA представляют все четыре региона Глобального избирательного округа FIATA.

На общем собрании также были избраны следующие вице-президенты: Надя Абдул Азиз (Nadia Abdul Aziz), ОАЭ; Марк Бибо (Marc Bibeau), Канада; Кришнан Челье (Krishnan Chelliah), Малайзия; Оле А. Хаген (Ole A. Hagen), Норвегия; Банг Джин Ким (Bung Jin Kim), Корея; Ахмед Мустафа (Ahmed Moustafa), Египет; Давид Нутакор (David Nutakor), Гана; Олег Платонов (Oleg Platonov), Украина; Йенс Ремер (Jens Roemer), Бельгия; Антонелла Страулино (Antonella Straulino), Италия; Нил Тейлор Монтгомери (Neil Taylor Montgomery), Чили, и Аделаида Янг (Adelaide Yang), Тайбэй. Совместно с председателями институтов, консультативных органов и региональных органов FIATA теперь они представляют Расширенный совет FIATA. С одной стороны, в новый Расширенный совет входят как старые, так и новые члены, что позволит интегрировать многолетний опыт в рамках работы в FIATA и дать новый импульс и видение нашей отрасли. С другой стороны, теперь в Расширенный совет входят четыре представительницы прекрасного пола: г-жа Сандретто, г-жа Азиз, г-жа Страулино и г-жа Янг. Их избрание и карьерный путь станут примером для других женщин, способствуя активной работе в FIATA.



Также единогласным решением Общего собрания были утверждены председатели институтов, консультативных и региональных органов FIATA.

В своей вступительной речи на тот момент еще президент FIATA, а теперь непосредственный бывший президент, Чжао Хусян отметил, что за последние два года глобальное влияние FIATA значительно возросло, а в ежегодном отчете перечислены плодотворные результаты работы всех органов FIATA.

После вступления в должность новоизбранный президент Бабар Бадат отметил: "Для меня огромная честь занимать эту почетную должность. Я буду прилагать все возможные усилия, чтобы использовать накопленный в прошлом опыт, ведя FIATA вперед в будущее".

ИТОГИ КОНГРЕССА

56-я сессия Всемирного Конгресса FIATA, совместно с Министерством транспорта и Федерацией малайзийских экспедиторов (FMFF) получила в Цюрихе награды от FIATA за успешную организацию мероприятия в Куала-Лумпуре.

"На нас наибольшее впечатление произвел уровень профессионализма в организации Конгресса в Куала-Лумпуре и большое количество присутствующих делегатов, которые выиграли от множества новых контактов", — сказал Ханс Гюнтер Керстен, генеральный директор FIATA.

Министр транспорта Малайзии выразил свою признательность организаторам и делегатам Всемирного Конгресса FIATA 2017 за успешный исход мероприятия. "Я считаю, что мы достигли нашей цели — "Логистика, связующая глобальную торговлю", учитывая высокий уровень взаимного сотрудничества и партнерских отношений, показанных на Конгрессе. Это действительно захватывающее событие для индустрии логистики в регионе и во всем мире", — сказал он.

После Куала-Лумпура конгрессы FIATA 2018 и FIATA 2019 пройдут соответственно в Нью-Дели и Кейптауне.

ЗИНЧЕНКО Ольга



Риски контейнерных перевозок в современной торговле

На сегодняшний день одним из самых популярных бизнес-направлений в Украине является международная торговля. Ежедневно заключаются международные контракты и, соответственно, возникают и вопросы их исполнения, ключевая роль в которых отводится вопросам транспортировки и доставки товара покупателю.

На первый взгляд все достаточно просто: в закупочном контракте необходимо лишь распределить обязательства сторон по организации и оплате доставки товара. При более близком рассмотрении все обстоит несколько сложнее, поскольку, помимо покупателя и продавца, в процессе исполнения контракта появляется еще одно независимое лицо — перевозчик.

На данный момент широкое распространение получил такой вид перевозок грузов, как линейные контейнерные перевозки. Транспортировка груза в контейнерах достаточно привлекательна: это, в первую очередь, относительно небольшая стоимость перевозки, к тому же — возможность транспортировки груза небольшими партиями. Но, при всей привлекательности линейных перевозок, нельзя не учитывать тот фактор, что на практике этот процесс имеет свою специфику и сопряжен с определенными коммерческими рисками, как для перевозчиков, так и для их клиентов по торговым контрактам — покупателей и продавцов.

Так как основным направлением деятельности компании Interlegal является оказание юридических услуг в сфере транспорта, шиппинга и международной торговли, мы не понаслышке знаем о тех рисках, с которыми приходится сталкиваться нашим клиентам при взаимодействии с линейными перевозчиками контейнерных грузов, а также о том, какие финансовые сложности сопровождают деятельность линейных перевозчиков.

Предлагаем ознакомиться с ними на примерах из нашей недавней практики.

ЗАДЕРЖКА В ОТГРУЗКЕ ГРУЗА

При заключении торговых контрактов большое значение имеют сроки поставки товара и осуществление оплаты. Если говорить о сроках поставки, заключая торговый контракт, стороны иногда согласовывают два вида сроков: срок отгрузки товара *(как правило — это основной срок, к которому могут быть привязаны условия оплаты за товар*) и срок доставки товара в порт выгрузки (*необходимость согласования сроков доставки товара в страну назначения, как правило, вызвана ограничениями, которые может*

устанавливать страна импорта для конкретного вида товара).

Одним из преимуществ линейных контейнерных перевозок является привязка к определенному расписанию захода судов, которое находится в свободном доступе на сайте линейных перевозчиков и их агентов. Ориентируясь на расписание и информацию о сроках доставки грузов, поставщик может определиться и со сроками, которые согласовываются в торговом контракте. Однако не стоит забывать о возможности наступления форс-мажорных обстоятельств, а также об "особых условиях" работы линейных перевозчиков.

Если обратиться к условиям перевозки (Terms&Conditions), а также к многочисленным оговоркам, которые сопровождают процесс букирования перевозки, как правило, линейные перевозчики не несут ответственность за изменения в расписании захода судов и не отвечают за сроки прибытия судна в порт выгрузки. Вся представленная для удобства Клиента информация носит лишь ориентировочный характер.

Пример из практики

Один из наших клиентов заключил контракт на поставку зерновой продукции молдавского происхождения. Учитывая финансовые ограничения на ввоз зерновой продукции, которые вступали в силу в стране импорта с марта 2017 г., стороны согласовали, что отгрузка товара должна быть осуществлена в период 1—31 января 2017 г. В качестве подтверждения поставщик обязан был предоставить бортовой линейный коносамент. Помимо обязательства осуществить отгрузку товара в согласованный срок, поставщик гарантировал и определенный срок доставки товара в порт выгрузки.

Трейдеры, заключающие контракты на базе английского права, знают, что несоблюдение гарантированных сроков доставки дает покупателю полное право объявить поставщика в дефолт, отказаться от оплаты груза и требовать возмещения понесенных убытков (*разница в цене, оплата пошлины, дополнительный фрахт/хранение и т.д.*). Ориентируясь на информацию, предоставленную линейным перевозчиком, поставщик букировал место на судне, стафировал груз в контейнеры и в середине января разместил их на терминале в порту отгрузки (*порт Джурджулешты, Молдавская Республика*).

Поскольку указанные события происходили в зимний период, ввиду плохих погодных условий навигация на р. Дунай была остановлена, и отгрузка груза на борт судна не могла произойти своевременно. Соответственно в выдаче бортовых коносаментов перевозчик отказал. Было очевидно, что к согласованному сторонами сроку груз в порт выгрузки прибыть не успеет.

Казалось бы такая ситуация может расцениваться как форс-мажор, но, во-первых, поставщик имел возможность осуществить отгрузку в более ранние сроки, до остановки навигации. А во-вторых, условиями торгового контракта не было предусмотрено, что отгрузка должна происходить исключительно из порта Джурджулешты.

Следует также обратить внимание на условия торгового контракта. В данном случае контракт был заключен на базе одной из стандартных проформ ГАФТА, в которой установлен определенный порядок, перечень оснований и сроки для объявления обстоятельств форс-мажора. В рассматриваемом нами случае предусмотренная контрактом оговорка не рассматривала ухудшение погодных условий как обстоятельство форс-мажора. Кроме того, поставщик своевременно не информировал покупателя о наличии не зависящих от него препятствий в отгрузке груза.

Несмотря на ряд неблагоприятных ситуаций и не совсем выгодные для поставщика условия торгового контракта, благодаря грамотной переписке и проведенным переговорам, ситуацию удалось разрешить в пользу поставщика.

ОТКАЗ ОТ ГРУЗА/ПРОСТОЙ/ УДЕРЖАНИЕ

Простой груза в порту выгрузки, наверное, наиболее распространенный риск, с которым сталкиваются грузовладельцы и клиенты линейного перевозчика. Причины простоя могут быть различны, но, в основном, они сводятся к тому, что какая-либо из сторон удерживает документы на груз, либо предполагаемый получатель, сославшись на некие нарушения торгового контракта, объявляет о его расторжении и отказе от груза.

В наших статьях мы не раз рассказывали о специфике работы линейных перевозчиков и о том, почему, к примеру, на отправителя груза может быть возложена полная ответственность за простой груза в порту выгрузки. Как правило, условия перевозки любого линейного перевозчика содержат такое понятие, как Merchant (или торговец/клиент), под которым понимается отправитель и получатель груза по коносаменту, держатель документов на груз, лицо, которое осуществляло букирование места на судне (например, экспедитор). Все лица, которые согласно условиям перевозки относятся к категории Merchant, несут финансовые обязательства перед перевозчиком.

Цель перевозчика проста — максимально расширить перечень лиц, которые отвечают перед ним за оплату стоимости перевозки (фрахта), простоя груза и т.д.

Важно учитывать, что контракт на перевозку груза и контракт на поставку товара — это два разных договора, условия которых не всегда идентичны.

Так, по запродажному контракту, в зависимости от согласованного базиса поставки, риски и связанные с грузом расходы могут перейти к покупателю с момента отгрузки груза на борт судна и выдачи коносамента. Вместе с тем, переход рисков по запродажному контракту не снимает с поставщика, если он указан как отправитель по коносаменту, ответственность пе-



ред линейным перевозчиком за оплату простая груза в порту выгрузки.

Условия запродажного контракта перевозчику неизвестны, соответственно, все свои требования и претензии предъявляются им к одному или к каждому, кто, по мнению перевозчика, является стороной договора линейной перевозки груза.

Всем, кто сталкивается с процессом контейнерной перевозки грузов, хорошо известно, что условия линейной перевозки предусматривают свободный период нахождения груза в порту выгрузки — когда дополнительная плата за нахождение груза в порту не начисляется. С истечением свободного периода простой начисляется ежедневно.

Если речь идет об отказе от груза со стороны покупателя, что в практике трейда бывает достаточно часто, именно на отправителя груза по коносаменту могут быть возложены обязательства по оплате простоя груза за весь период, пока вопрос не будет разрешен. Очень часто начисленный перевозчиком простой может в несколько раз превышать стоимость груза.

На чаше весов оказывается непростой выбор: либо бросить груз, попав при этом в черный список перевозчика, либо осуществить оплату, сохранив репутацию и возможность дальнейшего сотрудничества.

Справедливости ради следует отметить, что линейные перевозчики иногда готовы идти на уступки и предоставлять дисконты на сумму простоя, но процесс предоставления дисконта четко не урегулирован и происходит избирательно.

В нашей практике был случай, когда наш клиент, попав в подобную ситуацию и уже не рассчитывая получить какую-либо прибыль от продажи товара, при условии предоставления дисконта готов был покрыть большую часть простоя. После длительного процесса переговоров, в основу которых была положена позиция клиента, дисконт был предоставлен.

НЕВЫДАЧА ГРУЗА ПЕРЕВОЗЧИКОМ

Еще одна категория рисков — это невыдача груза перевозчиком. В данном случае речь идет не об удержании груза перевозчиком, а именно о невыдаче груза в связи с отсутствием титульных документов на груз. Как известно, основной документ, который издает линейный перевозчик, — это линейный коносамент. Помимо подтверждения принятия груза к перевозке, а также наличия и содержания договора перевозки груза, именно коносамент является титульным документом на груз, при предъявлении которого перевозчик выдает груз.

К сожалению, сторонам торговых контрактов правила получения груза от линейного перевозчика известны не всегда. По этой причине в некоторых торговых контрактах можно встретить оговорку о том, что основным документом, против которого осуществляется оплата за товар, является копия коносамента, в котором покупатель указан как получатель груза.

В результате — деньги за товар оплачены, а оригинал документа, против которого можно получить груз, отсутствует. В таких случаях оперативно защитить интересы оплатившего груз лица весьма непросто. Однако важно не допустить возврата груза в порт отгрузки (в нашей практике встречались подобные попытки со стороны недобросовестного поставщика) и правильно провести переговоры с контрагентом.

РИСКИ ЛИНЕЙНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Несмотря на то, что линейные перевозчики более защищены от финансовых рисков вследствие их монопольного положения на рынке и достаточно жесткого регулирования процесса перевозки, перевозчик тоже несет определенные финансовые риски в связи с неоплатой за перевозку груза и неоплатой простоя залежалых грузов.

Наряду с иными выгодными для перевозчика условиями, правила перевозки закрепляют его право преследовать своих клиентов-должников практически в любой удобной юрисдикции. Тем не менее, различие правовых систем и не вполне правильное понимание специфики работы линейных перевозчиков делают вопрос защиты интересов перевозчика в Украине весьма непростым.

Один из недавних примеров нашей практики — дело, которое, с одной стороны, служит предметом нашей гордости, потому что нам удалось, пройдя все судебные инстанции, отстоять украинскую юрисдикцию и возможность защиты интересов индийского перевозчика в Украине, а, с другой стороны, — пример того, насколько для перевозчика важны детали и правильное оформление документов при работе с клиентами.

Индийский перевозчик по поручению своего клиента выполнил серию перевозок по доставке специализированного груза в контейнерах. Перевозка осуществлялась с территории Индии на территорию Украины посредством привлечения нескольких линейных перевозчиков. Вместе с тем, контейнеры, в которых перевозился груз, принадлежали индийскому перевозчику. В качестве подтверждения принятия груза к перевозке были выданы домашние коносаменты, в которых заказчик перевозки фигурировал в качестве получателя. На момент доставки груза в Украину часть фрахта оплачена не была, в связи с чем перевозчик намеревался удержать груз до осуществления полной оплаты. Однако получатель не только не спешил оплачивать долг, но и не проявлял интереса к грузу. Принадлежащие перевозчику контейнеры с грузом заказчика простояли на терминале более года. На момент обращения в компанию Interlegal размер платы за сверхнормативное использование контейнеров составил более $1000000.

Следует отметить, что в период простоя груза перевозчик не бездействовал. На протяжении всего времени нахождения груза на терминале перевозчик

вел переговоры с должником и заручился гарантийными письмами о полной уплате фрахта. Груз был выдан. В гарантийных письмах должник признавал, что он является получателем груза по коносаментам, а также гарантировал полную оплату фрахта и простоя. Однако при составлении гарантийных писем клиентом была упущена одна существенная деталь — конкретные суммы, подлежащие уплате перевозчику, не были указаны.

По результатам рассмотрения дела украинский суд сделал вывод об отсутствии оснований для удовлетворения иска. В основу позиции суда были положены следующие доводы:

— в коносаменте не указана сумма фрахта, а также не сделана ссылка на иной документ, устанавливающий размер фрахта;

— судом не может быть принята во внимание электронная переписка сторон, в которой согласовывались ставки фрахта с перевозчиком;

— демередж — это простой судна. Такое понятие, как контейнерный демередж, в украинском законодательстве отсутствует, и, соответственно, контейнерный демередж не подлежит взысканию.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Помимо непонимания сути и оснований для начисления платы за простой и сверхнормативное использование контейнерного оборудования (демередж/детеншн), украинским судам непросто принять и тот факт, что условия линейной перевозки груза устанавливаются в договоре, по своей правовой природе относящемся к договору присоединения, то есть договору, условия которого установлены одной из сторон в формулярах или иных стандартных формах. При этом другая сторона не имеет права предложить свои условия такого договора.

К сожалению, в связи с непониманием специфики работы линейных перевозчиков и нежеланием отдельных представителей судебной системы идти в ногу со временем нам довольно часто приходится сталкиваться со схожей позицией судов. Подводя итог, можно с уверенностью сказать, что риск является неотъемлемым спутником торговой деятельности. И это нормально. Ведь даже из учебников известно, что коммерческая деятельность — это деятельность на свой риск. Полностью нивелировать риски, наверное, невозможно, но вот минимизировать их нам с вами под силу, и главным оружием в этом деле является глубокое понимание специфики торговли, ведь кто предупрежден, тот вооружен. А управление рисками — одна из важнейших задач любого предпринимателя.

СКОРОБОГАТОВ Артем, партнер
Interlegal, Международная юридическая служба
ГОРОВАЯ Карина, старший юрист
Interlegal, Международная юридическая служба

Как двигать информатизацию в портах: плюсы и минусы новейших инициатив госрегулирования

28 сентября в Одессе состоялся круглый стол по обсуждению ряда проектов госрегулирования, обещающих существенные изменения в условиях работы участников перевозок грузов через морские границы государства. Поводом стал ряд нормотворческих инициатив, подготовленных государственными ведомствами (ГФСУ, МЭРТ, МИУ) и чреватых заметным воздействием на процессы информатизации в морских портах.



НЕ НАВРЕДИТЬ МОРСКОМУ ИМИДЖУ

В эпицентре обсуждения оказался проект нормативно-правового акта Мининфраструктуры в редакции, предложенной и.о. министра инфраструктуры Ю.Ф. Лавренюком — внесение изменений в постановления КМУ от 21.05.2012 г. № 451 (Типовая технологическая схема пропуска через государственную границу) и от 25.05.2016 г. № 364 (Порядок информационного обмена по принципу "единого окна"). По мнению участников, именно эта нормотворческая инициатива является наиболее емкой по затрагиваемым аспектам и, соответственно, в силу своего несовершенства, наиболее масштабной и по просчетам. Так, проект предусматривает слияние концептуально различных понятий — "морское единое окно" (Maritime Single Window — MSW), "таможенное единое окно" (Custom Single Window — CSW), "единое окно" в среде ИСПС. "Это различные системы с различными задачами и функциями, и их четкое разделение предусмотрено директивами IMO и ЕС, а также нормами Таможенного кодекса Евросоюза. Соответственно разделяются и категории субъектов, работающих в этих системах; качественно различны и потоки информации. Путаница, заложенная в предложенной министерством новой структуре информационного взаимодействия за счет смешения этих понятий, приведет к нарушению целого ряда международных обязательств Украины", — отметил В. Зубков, модератор круглого стола, генеральный директор Ассоциации "Портовое сообщество".

Как пояснил начальник отдела логистики службы организации работы портов АМПУ Юрий Таволжанский, изначальная идея организации информационного взаимодействия, предложенная в концепции АМПУ, предусматривала четкое разделение прерогатив "единых окон" на территории порта: MSW оперирует информацией исключительно конвенционного характера, относящейся к судну, и "пересекается" с CSW лишь частично (в разрезе опасных грузов, анализа рисков). В свою очередь, CSW является ядром и центром взаимодействия с множеством ИСПС — субъектов, реализующих функции оказания услуг. Ввиду дефицита финансов у государства единственная ИСПС, реально функционирующая сегодня в украинских акваториях, создана в рамках государственно-частного партнерства. "Нами было предложено, что АМПУ регулирует исключительно "морское единое окно", тогда как ИСПС регулируется правилами оказания услуг. Однако имеется требование: набор данных для всех ИСПС должен быть унифицирован. Именно эти предложения АМПУ были направлены для рассмотрения в Мининфраструктуры. В опубликованном проекте, однако, фигурирует иное — взамен ИСПС предложена иная структура, некая "информационная система электронного взаимодействия". Кроме того, потерялся предложенный нами переходный период: на срок создания "морского единого окна" его функции необходимо делегировать существующей ИСПС, располагающей нужными возможностями и функциями. Не вошло также положение об унификации электронных форматов данных для множества ИСПС. Без этой важнейшей части новая схема, заложенная в проекте, работать не будет", — констатировал Ю. Таволжанский.

НЕ ЗАБЫВАТЬ ОБ ИНТЕРЕСАХ БИЗНЕСА

Как отметили участники обсуждения, трансформация идеи ИСПС в набор "информационных систем электронного взаимодействия", предлагаемых проектом — не только смена наименований, но и существенный отход от стандартов ЕС. "В идее создания 14-ти новых систем (по числу морских терминалов) теряется основной принцип, поддерживаемый ЕЭК ООН — "единое окно", в т.ч. для организации работы государственных органов и для бизнеса. Как организовывать взаимодействие таких систем, обеспечивать их совместимость, защищенность? Нет единого стандарта, хотя выработка стандартов обмена информацией между участниками — это была фундаментальная задача, решаемая в ходе создания функционирующей ИСПС", — отметил В. Зубков. Фактически, работающая и развивающаяся ИСПС, созданная в полном соответствии с нормами и стандартами, оказалась перечеркнутой и подверглась критике в преамбуле министерского проекта. Основными тезисами критики существующей ИСПС стали стоимость ее услуг, монопольное положение системы, наличие негосударственного статуса (центр обработки данных (ЦОД) ИСПС представлен частным предприятием). Однако, как было указано в ходе обсуждения, стоимость услуг является предметом переговоров, ее уровень — следствие выбранной схемы финансирования (ГЧП). Монополизм также отсутствует, поскольку клиенты могут бесплатно воспользоваться альтернативной услугой, оказываемой непосредственно АМПУ. "Если "похоронить" нынешнюю ИСПС, что останется? "Морское окно" еще не создано, хотя это требование уже должно быть реализовано; для бизнеса состоится возврат к бумажным документам, очередям и непрозрачности. Наконец, "многих" ИСПС также пока нет, как и источников их финансирования", — завил В. Зубков. Между тем, создание "многих" ИСПС (включая государственную) — задача финансово обременительная, и объем затрат "невозможно спрогнозировать", как указано в проекте. Соответственно, стоимость услуг "многих" ИСПС — вопрос открытый. "Во всем мире подобные системы выполняются на условиях ГЧП либо являются полностью частными. Исключения — Финляндия, США и Азербайджан, где подобные системы являются государственными и соответственно финансируются. В таких случаях системы бесплатны для клиентов, но они ориентированы, как правило, на таможенные задачи. Существующая у нас ИСПС — многофункциональная и ориентированная на бизнес — так, работает модуль "паром"



на паромном комплексе в Черноморском порту; включен модуль "агент" (оформление прихода/отхода судна)", — пояснил В. Зубков.

На нестыковках проекта с существующей нормативно-правовой базой сделал акцент консультант ЕЭК ООН, эксперт Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли в Украине Лев Баязитов, указавший: "Имеет место манипуляция: положения, регламентирующие работу ИСПС в действующей редакции документа, оказались просто перенесенными на физически отсутствующее "морское единое окно", тогда как реально работающая ИСПС оказалась "за бортом" новой схемы — ее просто нет в новом проекте. Соответственно, форматы ИСПС оказываются в ведении АМПУ, и базовые форматы работающей ИСПС остаются вне регламентированной сферы ответственности. Так, ИСПС сегодня полностью регламентирована, в то время как в новом проекте она трансформируется частично в "морское единое окно", частично — в некую "систему электронного взаимодействия", то есть уничтожается". Как уточнил эксперт, в проекте заложена нормативная путаница: утрачена преемственность отсылочных норм; нарушены границы ведомственных полномочий (проект претендует на регламентацию сферы деятельности пограничной службы и таможни в части обмена информацией).

УЧЕСТЬ ОШИБКИ И ДВИГАТЬСЯ ДАЛЕЕ

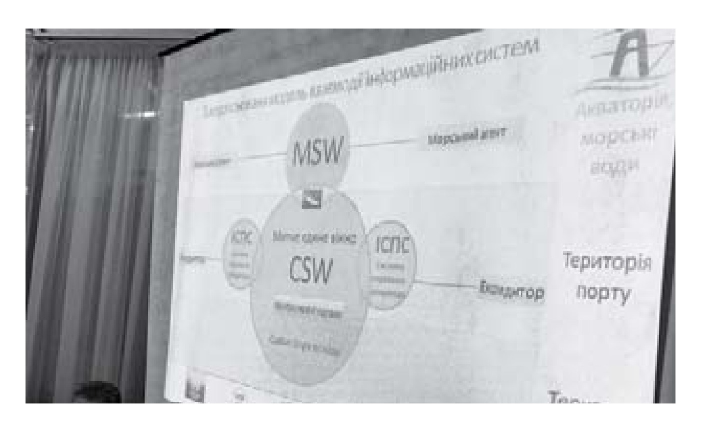
Подобные и прочие изъяны означают нежизнеспособность проекта постановления Мининфраструктуры — его необходимо снимать и коренным образом перерабатывать, констатировал форум. АМПУ подготовлен набор предложений, возвращающих проект к исходной концепции (версии АМПУ).

"Наша идея в части разделения полномочий "окон" была следующей: "морское единое окно" регулирует АМПУ; ИСПС регулирует Мининфраструктуры. Предлагаемая проектом Мининфраструктуры система электронного взаимодействия очень похожа на ИСПС, однако, если их может быть несколько, возникает задача унификации форматов информационных обменов", — пояснил Ю. Таволжанский.

Свое видение изменений в проект предложили и участники обсуждения.

Однако очевидно, что недочеты проекта постановления имели и определенный позитивный эффект — они высветили и помогли сформулировать ряд необходимых шагов для совершенствования процессов госрегулирования в сфере информатизации, причем не только на транспорте, но и в экономике в целом.

"В целом, вопрос стоит шире — необходимо провести ревизию национальных планов имплементации директив ЕС 2002/59 и 2010/65, чтобы корректно проводить эту работу. Иначе возможна путаница в части терминологии и распределения полномочий в системе органов госуправления и контроля, относящихся



к сфере торговли и транспорта. Без этого можно получить тот результат, который мы имеем сегодня: из исходной концепции ЕС вырван ряд промежуточных положений, что разрушило логику организации информационного взаимодействия в портах на принципе "единого окна", — резюмировал Л. Баязитов. Это предложение эксперта также нашло поддержку участников. Подытожить обсуждение проекта постановления Мининфраструктуры можно репликой одного из выступавших: "Риски столь крупных ломок, как предлагается в проекте министерства — это потери в распределении ответственности, разрушение прерогатив и смешение полномочий. Все эти моменты необходимо было выписать четко и корректно, а главное — пояснить, зачем нужна сама ломка".

В то же время обнадеживает, что прочие проекты нормотворчества, рассмотренные в ходе встречи, не вызвали столь резкой реакции транспортного сообщества. Так, одобрен проект Закона Украины "О внесении изменений в Таможенный кодекс Украины и некоторые законодательные акты" авторства МЭРТ (предусматривает создание при ГФСУ общей электронной базы данных, аккумулирующей необходимые для участников ВЭД нормы и требования — **ред.**). С пониманием воспринят проект ГФСУ — ужесточение условий предоставления предварительной информации о товарах в контейнерах (изменения в п. 5. Типовой технологической схемы осуществления таможенного контроля водных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ими, в пунктах пропуска через государственную границу). Участники констатировали, что возможность остановки выгрузки контейнеров с борта судна, предусмотренная новой нормой, чревата сбоем в работе контейнерного бизнеса, поскольку контейнеровоз, работающий по жесткому расписанию, может уйти с контейнерами на борту. Однако предоставление предварительной информации о товарах — требование ВТО, и его реализация в национальных нормах является шагом необходимым и прогнозируемым. Участники высказались за установление переходного периода для соответствующей подготовки линий и морских агентов. Реакция на выработанные в ходе встречи предложения покажет, насколько эффективна обратная связь в системе отечественного госрегулирования.

КАТКЕВИЧ Галина

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПО МОДЕЛИ EFQM:
от отдельных компаний к массовому движению



20 ЛЕТ НАЗАД

С Моделью EFQM мы познакомились в 1995 г. EFQM и EOQ попросили Украинскую ассоциацию качества (УАК) направить компании на европейский конкурс качества в номинации "Малые и средние предприятия". Выявив лучших в Украине, УАК рекомендовала их EFQM. EFQM, со своей стороны, пригласила специалистов УАК на учебу в Брюссель.

Как результат был учрежден Украинский национальный конкурс качества с вовлечением и крупных предприятий. На то время в УАК еще не было опытных экспертов по Модели EFQM, поэтому мы ввели в практику оценивания креативное решение, которое назвали "линейкой". На первом этапе каждый эксперт получал информацию по всем подкритериям всех участников и ранжировал их по принципу "лучше—хуже". Далее уже применялась общепринятая методика. В течение нескольких лет "линейка" обеспечивала нам приемлемую объективность и сопоставимость оценок компаний. Началось активное продвижение Модели EFQM в практику украинских предприятий.

ЗАРОЖДЕНИЕ "ВОСХОЖДЕНИЯ"

Первый весомый успех пришел в 1999 г. Впервые в СНГ украинское предприятие "Броварское дорожно-строительное управление-50" (ДСУ-50) было удостоено престижного статуса "Финалист Европейской награды качества". В 2000 г. ДСУ-50 повторило свой результат. А в 2001 г. финалистом Европейской награды качества стало второе украинское предприятие — "Сандора".

Достижения украинских компаний на европейском уровне вдохновили и дали толчок для расширения и активизации использования Модели EFQM в Украине.

Со временем стало очевидным, что компаниям из СНГ нереально бороться за Награду EFQM с существенно более совершенными компаниями из развитых стран. И УАК, с целью введения дополнительной "переходной" ступеньки между национальными наградами качества стран СНГ и Наградой EFQM, инициировала проведение с 2005 г. Международного турнира по качеству стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ). Эта инициатива была поддержана участниками 5-й Международной конференции стран ЦВЕ "Национальные программы качества и национальные награды качества — инструменты развития национальных движений за качество и совершенство", а затем и руководством EFQM и EOQ.

Активизировалось продвижение Модели EFQM за пределы Украины. Все процессы совершенствования были объединены в рамках проекта "Деловой марафон "Восхождение к вершинам европейского совершенства", в который вошли и Украинский национальный конкурс качества (проводится более 20 лет), и Турнир по качеству ЦВЕ (более 10 лет). В 2006 г. на основе 1000-балльной шкалы и с учетом уровней совершенства EFQM была выстроена "Лестница совершенства", которая обеспечила для участников проекта лучшее визуальное представление целей, процессов и результатов совершенствования.

В 1998 г. лучшие украинские компании-призеры Конкурса объединились в Клуб лидеров качества Украины, а в 2007 г. компании-призеры Турнира — в аналогичный Клуб ЦВЕ. Клубы стали основными "двигателями" распространения Модели EFQM и лучшего делового опыта.

Практическое применение Концепций и Модели EFQM помогало привлекать внимание руководителей и специалистов к важности усовершенствования систем менеджмента на основе современных европейских подходов и лучших деловых практик, убеждать их в том, что совершенствование является основой успешности и конкурентоспособности как отдельных компаний, так и экономики страны в целом. Украинских специалистов начали приглашать для передачи опыта в страны ЦВЕ (Беларусь, Грузия, Казахстан, Россия. Литва и др.). Услугами экспертов УАК воспользовались компании России, впоследствии получившие статус финалистов и призеров Награды за совершенство EFQM (Ставропольский государственный аграрный университет, "Медицина", "Водоканал Санкт-Петербурга" и "Лукойл-Пермнефтеоргсинтез").

С 2006 г. УАК начала пропагандировать Модель EFQM уже как инструмент, помогающий компаниям соответствовать принципам Глобального договора ООН в части социальной ответственности. А со временем утвердилось понимание, что основа Модели EFQM — Концепции совершенства являются не чем иным, как **критериями деловой культуры** организаций в развитой Европе. При этом сама Модель EFQM позволяет эту культуру прививать компаниям СНГ, в частности Украины, для сокращения разрыва между уровнями их деловой культуры и деловой культуры ведущих компаний развитых европейских стран.

В конце 2014 г. по итогам 10-го юбилейного Турнира стран ЦВЕ награды руководителям компаний-победителей вручил непосредственно Президент Европейского Совета Ван Ромпей. При этом он заявил, что эти компании нужно рассматривать как образцы для подражания в регионе ЦВЕ.

К этому времени уже созрело устойчивое понимание, что при всей важности совершенствования отдельных предприятий, страна от применения Модели EFQM может получить гораздо больше, если на ее основе развить движение за совершенствование.

ПЕРСПЕКТИВА — МАССОВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗА СОВЕРШЕНСТВО

И сегодня перед УАК стоит уже новая задача — сделать все возможное, чтобы в период 2016—2020 гг. на основе Концепций и Модели EFQM раз-



вить в Украине массовое национальное движение за деловое совершенство и качество. Мы активизировали работу по введению в стране формулы "Чем совершеннее компания, тем комфортнее ей в государстве". Подняли перед властью вопрос о необходимости создания механизмов мотивации и благоприятных условий для дальнейшего развития движения за совершенство. Разработали и предложили методологию такого движения, а также проект Закона Украины "О содействии развитию движения за деловое совершенство и качество". Начата работа по развитию движения в Украине на региональном уровне.

Вопросы продвижения Модели EFQM Украинская ассоциация качества систематически поднимает и рассматривает на конференциях, форумах, семинарах и круглых столах, в средствах массовой информации.

Одним из таких мероприятий является Международный проект "Созвездие качества", который уже 17 лет ежегодно собирает ведущих специалистов из 10—12 стран ЦВЕ.

В рамках этого проекта традиционно проводится Международная конференция победителей наград по качеству на основе Модели EFQM. По результатам Турнира по качеству стран ЦВЕ ежегодно издаются и распространяются красочные каталоги "Центральная и Восточная Европа. Лидеры качества".

Большое внимание уделяется вовлечению в движение за совершенство молодежи. С этой целью уже три года проводится Международная олимпиада по менеджменту среди молодежи.

По инициативе и при содействии УАК Киевский национальный экономический университет впервые в Украине ввел дисциплину "Управление деловым совершенством". Компаниям постсоветских стран рекомендовано применять Модель EFQM в сочетании со стандартами на целевые системы менеджмента в соответствии с предложенной им 3D-моделью системы менеджмента.

В заключение хочется выразить благодарность руководителям и специалистам EFQM за создание и предоставление замечательного инструментария для совершенствования организаций и приближения их в части деловой культуры к уровню продвинутых европейских компаний, а также за содействие и поддержку УАК в ее начинаниях.

КАЛИТА Петр,
президент Украинской ассоциации совершенства и качества

Участники основных процессов с Моделью EFQM, организованных УАК

Процессы с моделью EFQM	Количество компаний		
	всего	ЦВЕ (без УАК)	УАК
Общее количество участников, в т.ч.:	658	96	562
отмеченных наградами и сертификатами	502	77	425
НАГРАДА EFQM			
призеры	2	2	-
финалисты	4	2	2
СЕРТИФИКАТ EFQM "ПРИЗНАННОЕ СОВЕРШЕНСТВО"			
без звезд (400 баллов и более, до 2006 г.)	25	2	23
5 звезд (500 баллов и более)	34	17	17
4 звезды (400—499 баллов)	28	3	25
3 звезды (300—399 баллов)	3	1	2
НАГРАДА ЗА КАЧЕСТВО СТРАН ЦВЕ			
победитель (550 баллов и более)	33	21	12
лауреат (500—549 баллов)	43	22	21
финалист (450—499 баллов)	17	7	10
УКРАИНСКАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ НАГРАДА КАЧЕСТВА			
победитель (500 баллов и более)	53	—	53
лауреат (450—499 баллов)	86	—	86
финалист (400—449 баллов)	77	—	77
СЕРТИФИКАТ УАК "ПРИЗНАНИЕ СОВЕРШЕНСТВА В УКРАИНЕ"			
Признанное совершенство (300 баллов и более)	45	—	45
На пути к совершенству (200—299 баллов)	16	—	16
В начале пути к совершенству (100—199 баллов)	36	—	36
КЛУБЫ ЛИДЕРОВ КАЧЕСТВА			
Клуб лидеров качества стран ЦВЕ	26	18	8
Клуб лидеров качества Украины	—	—	62









Європейський тиждень якості в Україні

26-й Міжнародний форум «Дні якості в Києві '2017»

08-10 листопада п.р. в межах Європейського тижня якості в Україні відбудеться загальнонаціональний захід – **26-й Міжнародний форум "Дні якості в Києві '2017"**, присвячений Всесвітньому дню якості, який у цьому році проходитиме під девізом «Якість трансформує».

Організатори Форуму: Українська асоціація досконалості та якості, Українська асоціація якості, Український союз промисловців і підприємців за підтримки Ради підприємців при Кабінеті Міністрів України та Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана.

Сьогодні, коли Україна визначилась зі своїм європейським шляхом розвитку, цей захід набуває особливої актуальності. Адже європейські правила та традиції суттєво відрізняються від тих, до яких звикли вітчизняні підприємства. Одночасно з протидією війні ми маємо закласти засади процвітаючої економіки. Без цього неможливо зберегти незалежність та цілісність України, покращити життя її громадян.

Під час Форуму будуть всебічно розглянуті сучасні підходи, які притаманні передовим компаніям розвинених європейських країн. Також буде зроблено аналітичний огляд проблем, які заважають українським організаціям бути успішними та на рівних конкурувати з компаніями країн ЄС.

У ПРОГРАМІ ФОРУМУ '2017:

- **Науково-практична конференція «Україна торує шлях до ЄС: як досягти конкурентоспроможності підприємств і економіки»** (09 листопада, 10:00-16:30, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана, м. Київ, проспект Перемоги, 54/1)
- **Відкрите спільне засідання Клубу лідерів якості України та Клубу лідерів якості країн Центральної і Східної Європи** (08 листопада, 10:00-16:00, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана, м. Київ, проспект Перемоги, 54/1)
- **Гран-Прі IV Міжнародної Олімпіади з менеджменту для молоді**
- **Тематичні семінари з актуальних аспектів забезпечення якості, ділової досконалості та ефективного менеджменту** (10 листопада, 10:00-17:30, Діловий центр Клубу лідерів якості України, вул. Микільсько-Слобідська, 6, метро "Лівобережна")
  - **Четверта промислова революція: до чого і як готуватися**
    Т. Калита, директор ТОВ «КПЯ «Системи», дійсний член Міжнародної гільдії професіоналів якості, експерт Нагороди за досконалість EFQM
  - **Вимоги Міжнародного стандарту ISO/IEC 27001:2013. Ефективне управління ризиками інформаційної безпеки**
    О. Кравченко, головний аудитор ОССМ «ПРИРОСТ-член DQS-group»
  - **Практичне впровадження ISO 22000**
    В. Микусевич, віце президент УАЯ, експерт з якості. 20 років практичної діяльності з розробки і впровадження стандартів ISO 9001, ISO 22000, ISO 14000, ISO18000.

Науково-практична конференція «Україна торує шлях до ЄС: як досягти конкурентоспроможності підприємств і економіки» проводиться **на безоплатній основі**. За участь в семінарах необхідно **сплатити організаційний внесок**.

Для участі у Форумі необхідно **до 30 жовтня** п.р. надіслати до Оргкомітету заявку.

Тел./факс: (044) 459-78-16, region@quality.kiev.ua; quality@quality.kiev.ua, www.uaq.org.ua.

Додатки: загальна програма Форуму, заявка.

Форум "Дні якості в Києві '2017" – це корисна нова інформація та можливість ділового спілкування з провідними фахівцями і колегами.

ДО ЗУСТРІЧІ НА ФОРУМІ!



Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ____________________

____

Сроки подписки: *с « _ »* ________ *2018 г.* ________ *по « _ »* ________ *2018 г.* ________

Должность и Ф.И.О. руководителя: ____________________

____

ИНН ____________________ Свидетельство плательщика НДС № ____________________

Тел.: ____________________ Факс: ____________________

Юридический адрес: ____________________

____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ____________________

____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ____________________

____

Вид деятельности: ____________________

____________________ www ____________________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

ПЕРИОД ПОДПИСКИ	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
	Еженедельно: *1, 2, 3 недели месяца* — **PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; *4-ая неделя месяца* — **печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	Еженедельно: *1, 2, 3 недели месяца* — оперативная новостная и нормативная информация, *4-ая неделя месяца* — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	Ежемесячно: *4-ая неделя месяца* — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
Период подписки с 01 июля по 31 декабря 2017 года			
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
Период подписки с 01 января по 31 декабря 2018 года			
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

____________________ / ____________________ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221**; тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM




Rail Transport
Организация
железнодорожных перевозок


Container Transport
Организация
контейнерных перевозок


Ferry Service
Организация
паромных перевозок


Air Freight
Организация
авиационных перевозок


Transshipment in Ports
Организация перевалки
грузов в портах


Routing
Составление
оптимального маршрута


Repacking of Cargo
Организация
перетарки груза


24-hour Support
Круглосуточная
сервисная поддержка


Security and insurance
Обеспечение услугами
по охране и страхованию грузов


Customs clearance
Таможенное
оформление грузов

Service center

P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine

+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua



Energy in motion

Сервисный центр

А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина

+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине



JSC Lithuanian Railways

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



Navigation Maritime Bulgare JSC












MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

C-A4-190515-01